

# 沖縄市地域公共交通基礎調査について

1. 今年度の調査・検討の内容	1
2. 課題の背景	16
3. 計画の基本方針（概要）（案）	34
4. 令和8年度の検討の流れ	36

令和8年3月9日(月)

- 沖縄市では、平成30年2月に「沖縄市地域公共交通網形成計画」を策定しています。
- 多様な関係者の連携・協働により地域交通の再構築(リ・デザイン)を進めるとともに、利便性・生産性・持続可能性を高め、実のある地域公共交通計画へのアップデートを図るとする国の方針を踏まえて、本市においても現行の計画をアップデートし、「沖縄市地域公共交通計画」を策定することを目的とします。

【平成30年2月】

### ● 沖縄市地域公共交通網形成計画の策定

#### 網形成計画

- バス路線などの専ら公共交通のネットワークの確保・充実（主に路線の再編や新規整備）を 対象

【令和2年11月】 地域公共交通活性化及び再生に資する法律の改正

- 地方公共団体による「地域公共交通計画」の作成
- 輸送資源の総動員による移動手段の確保
- まちづくり・観光の計画との連携・調和についても法律に明記

#### 地域公共交通計画

- ネットワークの確保・充実
- + ダイヤや運賃などの面からもサービスを総合的に捉え改善や充実を図る
- + **地域の輸送資源を総動員**

【令和5年4月】 地域公共交通活性化及び再生に資する法律の改正

- **地域の関係者の連携と協働の促進**
- ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充
- バス・タクシー等地域公共交通の**再構築**に関する仕組みの拡充
- 鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設

【令和5年10月】 地域公共交通の「リ・デザイン」に関する制度について

地域の多様な関係者の「共創」により、利便性・持続可能性・生産性を高め、地域公共交通の「**リ・デザイン**」（**再構築**）の取組を推進

【令和6年4月】 「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会中間とりまとめ

### ● 「地域公共交通計画」のアップデート

- ① モデルアーキテクチャ（標準構造）に基づく計画  
→ 中核目標（公共交通軸と拠点の充実・保証、移動制約者の足の確保）適材・適所の施策・事業、具体的なPDCAスケジュール)
- ② 機動的・横断的な実行体制
- ③ **モビリティ・データ**の利活用

【令和8年3月予定】

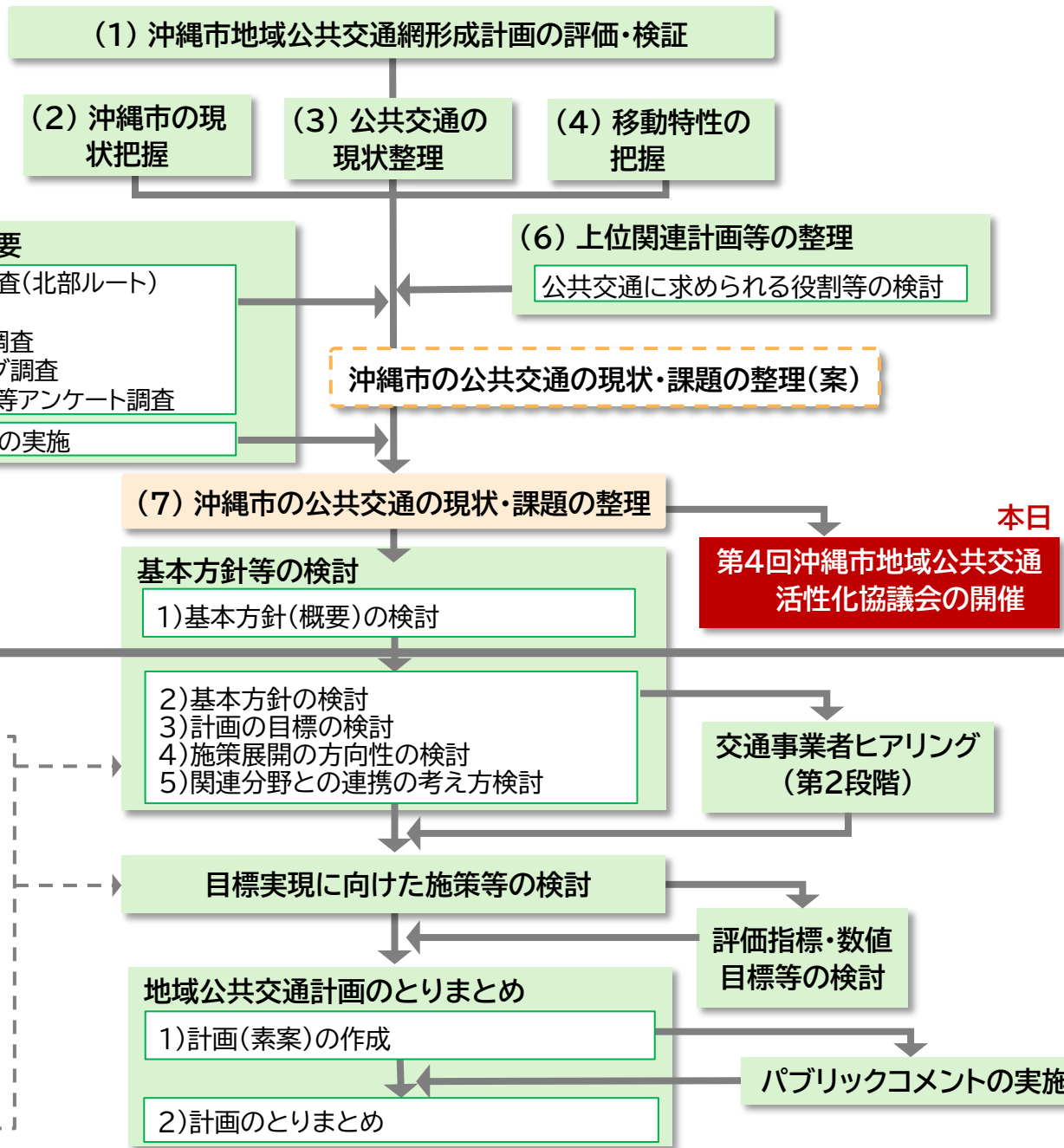
### ● 沖縄市地域公共計画の策定

アップデート

# 1. 今年度の調査・検討の内容と地域公共交通計画策定に向けた検討の流れ

1. 今年度の調査・検討の内容

- 地域公共交通計画の策定に向けて、本年度は、「沖縄市地域公共交通基礎調査」として地域の現状整理や各種調査等を実施し、公共交通の現状・課題に関して整理しました。
- まずは「沖縄市の公共交通の“現状”と“課題”」について共有します。



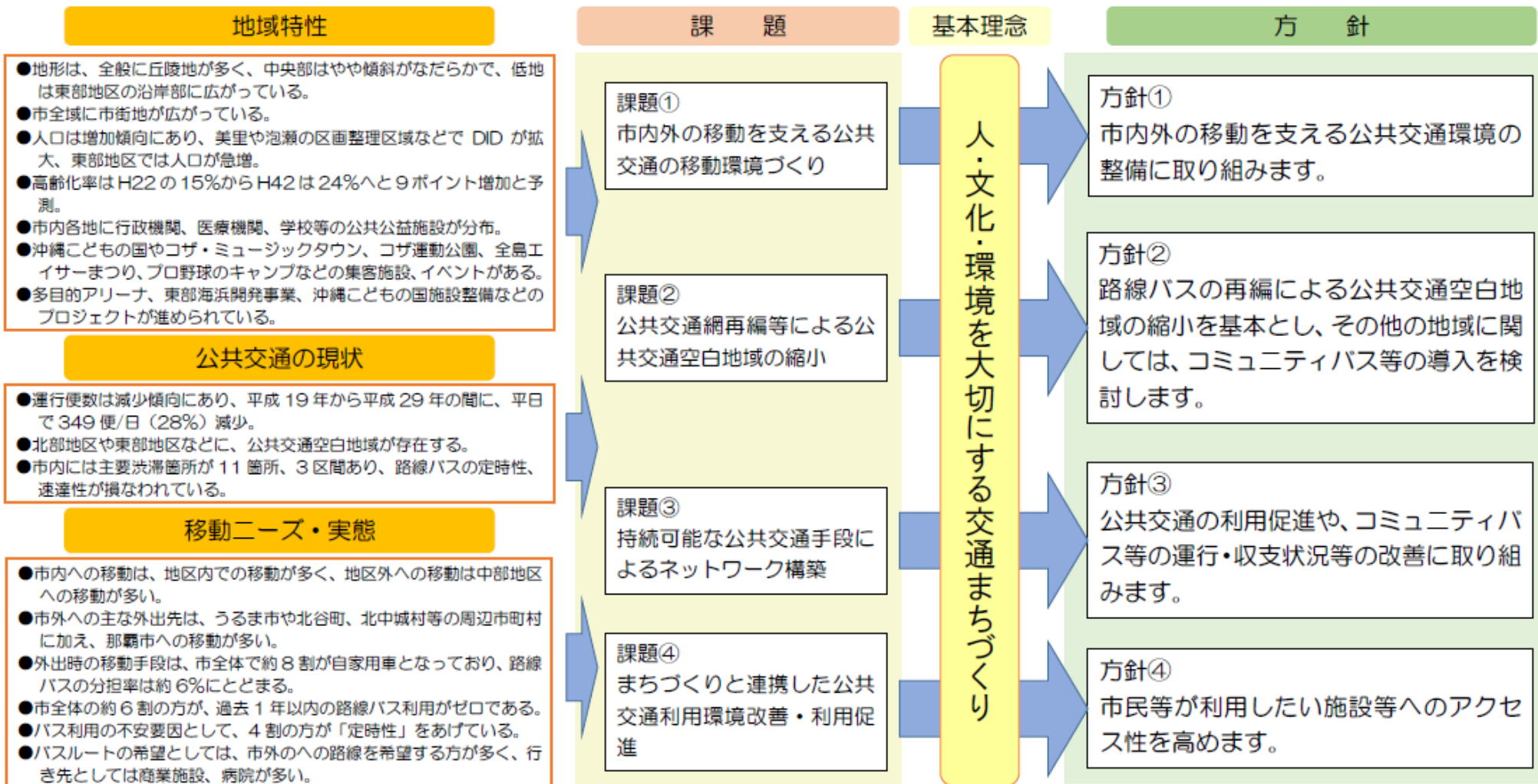
令和7年度

令和8年度

- 沖縄市の都市を取り巻く動きを念頭に基本方針・施策等を検討**
- ・胡屋・中央地区バスタプロジェクト
  - ・バスレーン延長等基幹バス導入に向けた施策
  - ・立地適正化計画の策定  
→都市機能・居住誘導区域の設定
  - ・都市計画の変更  
→用途地域の見直し、特定用途制限地域の設定等
  - ・企業誘致の検討（沖縄少年院跡地、知花ゴルフ場跡地、池武当周辺の準工業地域）
  - ・東部海浜開発計画（潮乃森）
  - ・沖縄こどもの国拡張整備
  - ・コザ運動公園再整備

本日

- 平成30年に策定した沖縄市地域公共交通網形成計画では、沖縄市交通基本計画・総合交通戦略に示されている「人・文化・環境を大切に作る交通まちづくり」を基本理念に、4つの方針のもと公共交通網を形成することとしています。
- まず網形成計画の方針に基づく施策の達成状況の検証を行いました。



● 網形成計画の評価項目等の達成状況を確認しました。

対応する課題	方針	評価項目	計画策定時	目標	目標（2025年度）の現況値	
課題1： 市内外の移動を支える公共交通の移動環境づくり	方針1： 市内外の移動を支える公共交通環境の整備に取り組みます。	交通結節点整備	検討中	一部整備	検討中	
		フィーダーバスの導入		一部実施	路線バスを再編又は新設する形でのフィーダーバスは未整備であるが、 <u>循環バス</u> を運行し、令和2年より4ルート運行している	
課題2： 公共交通再編等による公共交通空白地域の縮小	方針2： 路線バスの再編による公共交通空白地域の縮小を基本とし、その他の地域に関してはコミュニティバス等の導入を検討します。	公共交通カバー人口の割合	59%	62%	86.4%	達成
		公共交通の分担率	8%	13%	10%	増加している
課題3： 持続可能な公共交通手段によるネットワーク構築	方針3： 公共交通の利用促進や、コミュニティバス等の運行・収支状況等の改善に取り組みます。	公共交通利用の満足度	2.7点	3.0点	2.7点	現状維持
		コミュニティバス等の利用者一人当たりの財政負担	301円/人	減少	312円/人(※3)	増加している
課題4： まちづくりと連携した公共交通利用環境改善・利用促進	方針4： 市民等が利用したい施設等へのアクセス性を高めます。	周辺市町村の観光地(※1)と沖縄市を結ぶバス路線数	4系統	増加	4系統	網形成計画策定時点で112番運行済のため、 <u>現状維持</u>
		開発計画地(※2)にアクセスするバス路線数	2系統	増加	4系統	バスからの距離圏を500mとした場合、 <u>達成</u>

※1 周辺市町村の観光地（勝連城跡・北谷アメリカンビレッジ）

※2 開発計画地（沖縄アリーナ）（東部海浜開発地区（潮乃森）は整備中のため、対象外）

※3 最新値である2024年度の歳出合計－歳入合計を財政負担額として算出。

# (1) 沖縄市地域公共交通網形成計画の評価・検証

## 1. 今年度の調査・検討の内容

### ■課題1:市内外の移動を支える公共交通の移動環境づくり

#### ➤ 評価項目:交通結節点整備

##### ■平成30年網形成計画策定時点の位置づけ

#### ●リニアバスターミナルを検討

- ・沖縄市胡屋～コザ間周辺に用地の用途がなかったこともあり、胡屋～コザ間の線上をバスターミナルとして位置づけ



##### ■令和3年度の検討における位置づけ

- 〈胡屋:都市間交流拠点〉〈コザ:地区間交流拠点〉として交通結節点を位置づけ
- ・施設整備には至っていないものの、市の交通拠点まちづくり構想の検討や、国の第三者委員会の立ち上げなどの検討が進んでいます。

#### ➤ 評価項目:フィーダーバスの導入

##### ■平成30年網形成計画策定時点

#### ●フィーダーバス

- ・基幹バスシステム実現に向けて、那覇BT～コザを結ぶ基幹急行バス（でいごライナー）が令和元年より導入
- ・基幹バスや交通結節点整備を前提としたフィーダーバスは未整備



#### ●コミュニティバス(沖縄市循環バス)の導入

令和2年より東部地域・北部地域を含めた4ルートでの運行を開始し、フィーダーバス未整備路線に対応しています。

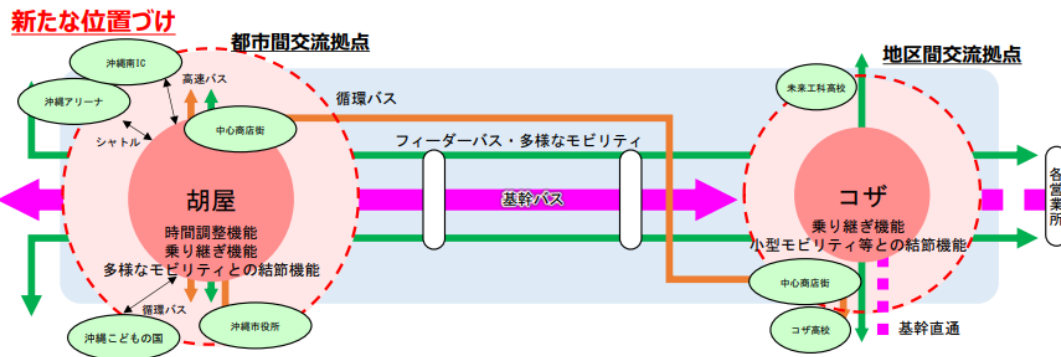


表 沖縄市循環バスの変遷

年度	名称	ルート
平成25年度～ ※有料化は8月～	中心市街地循環バス	胡屋ルート コザルート
令和元年度～	循環バス	西部ルート 中部ルート
令和2年度～	循環バス	西部ルート 中部ルート 北部ルート 東部ルート

# (1) 沖縄市地域公共交通網形成計画の評価・検証

## 1. 今年度の調査・検討の内容

### ■課題2:公共交通再編等による公共交通空白地域の縮小

### ➤ 評価項目:公共交通の分担率

#### ➤ 評価項目:公共交通カバー人口の割合

評価項目	計画策定時 (平成29年時点)	目標	目標の現況値 (令和7年時点)
公共交通 カバー人口 の割合	59%	62%	86.4%

●令和2年より循環バスは4ルートでの運行を開始

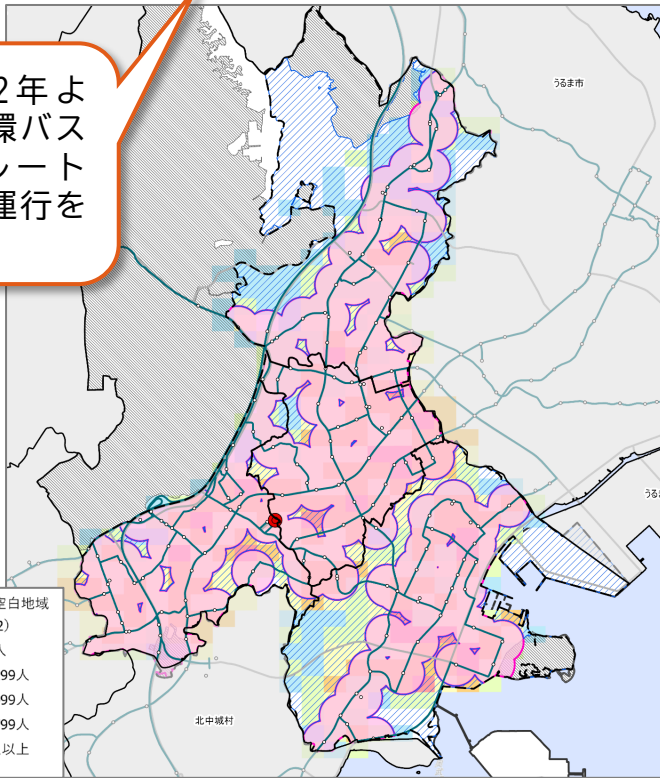


図 公共空白地域

資料:国土数値情報、交通事業者HP、沖縄市資料

※バス停から300m圏外を交通空白地域とする。

#### ■平成25年市民アンケート

●配布票数20,000票、回収票数3,760票(回答率18.8%)

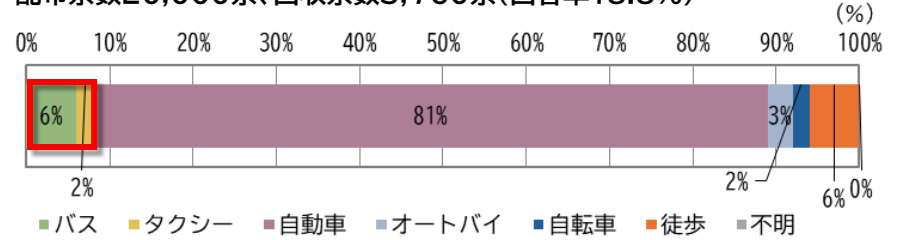


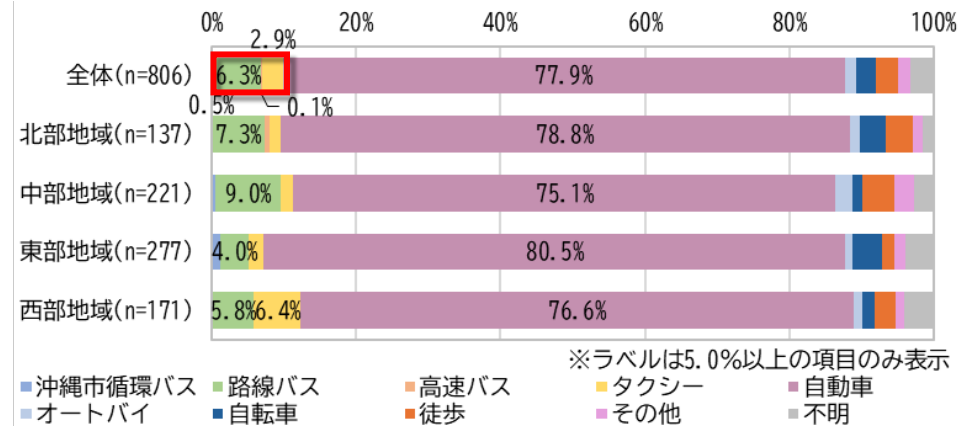
図 主な利用交通手段の分担率

資料:沖縄市公共交通網形成計画(H25市民アンケート) ※n値不明

●公共交通分担率は8%から10%に増加  
●東部地域で循環バスの回答が見られ、北部地域・中部地域では路線バスが、西部地域では、タクシーの分担率が比較的大きくなっている。

#### ■令和7年市民アンケート

●配布票数2,800票、回収票数834票(回答率29.8%)



※ラベルは5.0%以上の項目のみ表示

図 市民が日常よく利用する交通手段

資料:R7市民アンケート調査

●循環バスの導入や運行エリアの拡充が、交通空白地域の解消や交通分担率の向上に寄与しています。

■課題3:持続可能な公共交通手段によるネットワーク構築

➤ 評価項目:公共交通利用の満足度

■平成28年住民アンケート

・配布票数4,000票、回収票数702票(回答率17.6%)

- 網形成計画時点の路線バスの満足度(総合評価)は、2.68点であり、0.03点減少しているが、項目別の満足度の傾向は大きな変化はない。
- 満足度について、高速バスは総合評価が2.81点、循環バスは総合評価が2.92点であり、循環バスは比較的高い状況

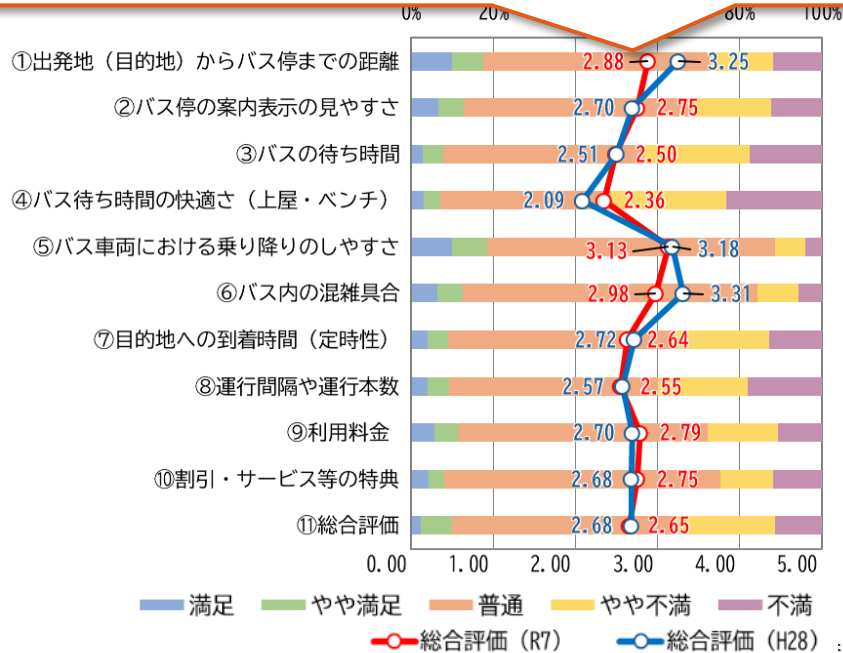


図 路線バスの満足度(点数)

資料:平成28年住民アンケート

●公共交通全体の満足度は現状維持に近い状況ですが、循環バスの満足度は比較的高くなっています。

➤ 評価項目:コミュニティバス等の利用者一人当たりの財政負担

- 令和2年に4ルートでの運行開始にあわせて、車両を購入しているため、令和2年以降の歳出額が大きくなっている
- ※購入金額を10年間で按分

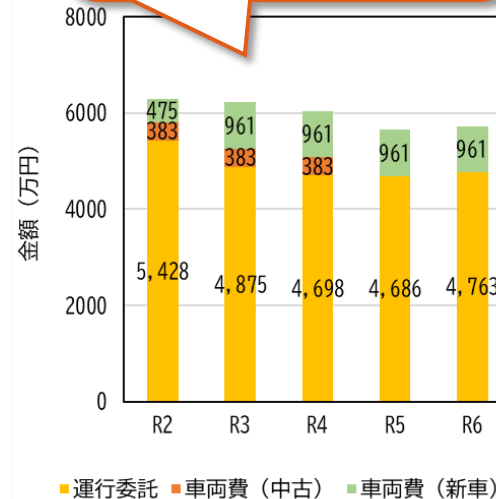


図 歳出の内訳

- 歳入の内訳は、運賃・回数券の経常収益に加えて、「車内・車外広告費」「バス停オーナー」(令和元年より開始)による収益があり、これらを加えた利用者一人あたりの財政負担額は、312円/人(※1)(令和6年度実績値)

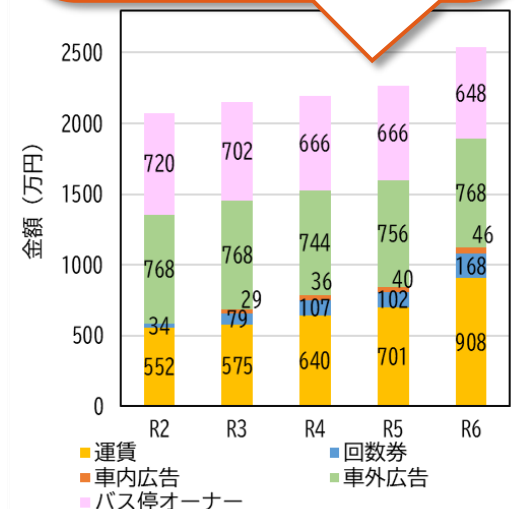


図 歳入の内訳

資料:いずれも沖縄市資料

※1 沖縄市循環バスの財政負担額=(歳出合計-歳入合計)/利用者数

●地域で公共交通を支える仕組みが根付いてきています。

■課題4:まちづくりと連携した公共交通利用環境改善・利用促進

➤ 評価項目:周辺市町村の観光地と沖縄市を結ぶバス路線数

●周辺市町村の観光地として、勝蓮城跡には、52番、61番 北谷アメリカンビレッジには、62番、112番が運行している。

●北谷アメリカンビレッジへの移動についてみると、直接公共交通で移動できない場所で移動ニーズが高いメッシュが分布



図 北谷アメリカンビレッジを到着地とする移動の分布(休日)

資料:国土数値情報、GEOTRA Activity Data (R6.10)

➤ 評価項目:開発計画地にアクセスするバス路線数

●300m圏内のバス停は「レフ沖縄アリーナ by ベッセルズホテル」(西部ルート)のみ  
※半径500m圏内で見ると、安全運転学校前(123番、112番、21番)、山内自治会(西部ルート)が含まれる

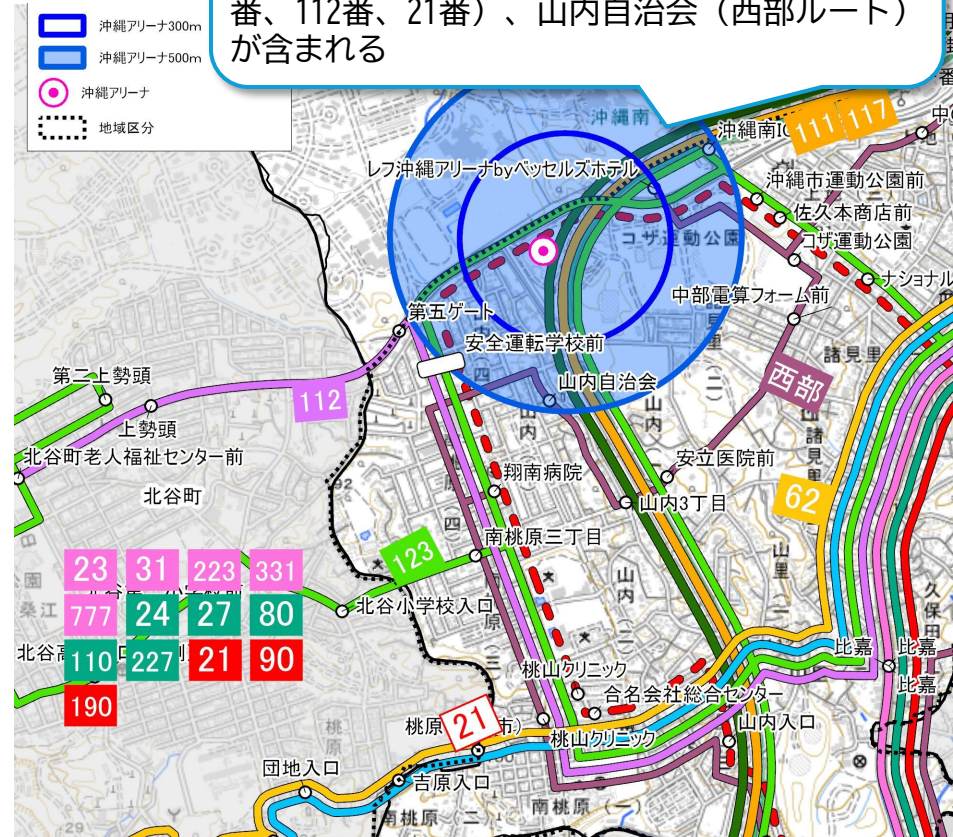


図 沖縄アリーナと公共交通の接続状況

資料:国土数値情報、バスマップ沖縄HP、沖縄市資料  
※都市構造の評価に関するハンドブック(平成26年公表、令和8年更新)では、バス停の徒歩圏は半径300m、高齢者の一般的な徒歩圏は半径500mとされていることから、300m・500m圏でバス停の立地を確認。

●課題④の「まちづくり」は、「観光資源・施設やイベント、開発プロジェクト等との連携」を指しており、これらと公共交通の結びつきに関しては、現状維持に近い状況を踏まえると、引き続き対応を図る必要があると考えられます。

## (2) 沖縄市の現状把握

### 1. 今年度の調査・検討の内容

- 地勢、土地利用、人口等の基礎データと施設立地状況、住民の移動特性等を整理し、地域の特性を把握しました。

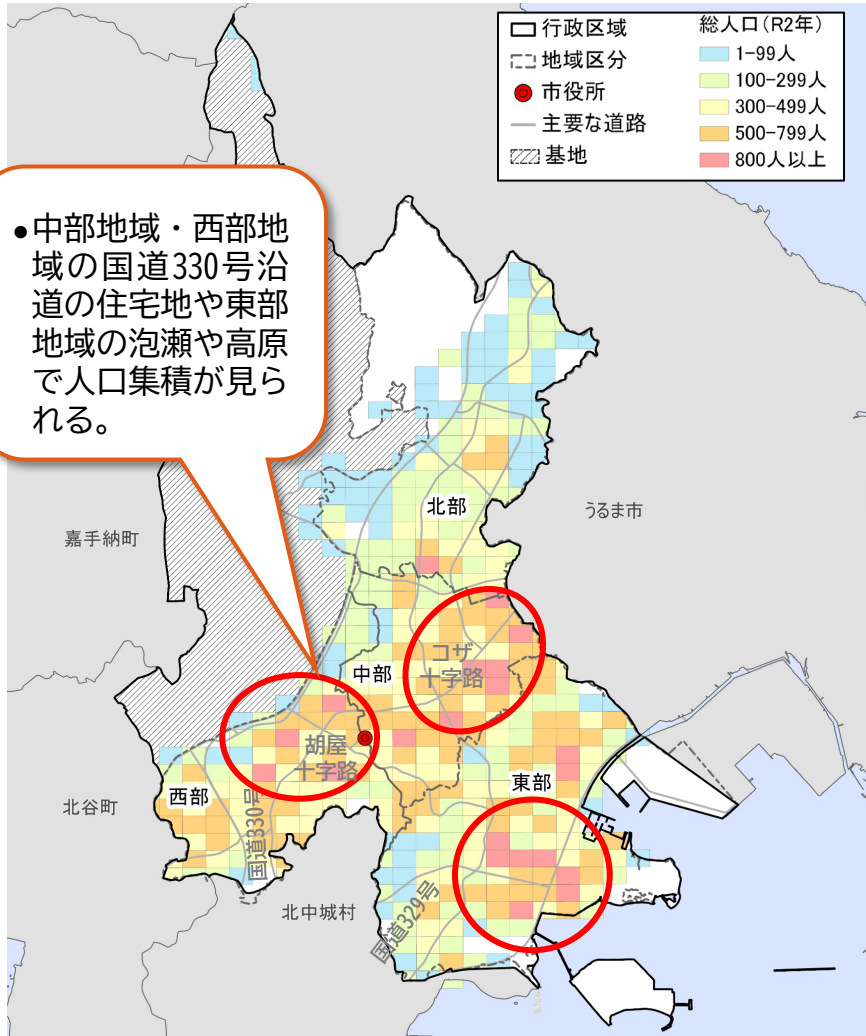


図 沖縄市の人口分布

資料:国勢調査R2  
(参考資料P.1~7)

## (3) 公共交通の現状整理

### 1. 今年度の調査・検討の内容

- 市内を運行する路線バス、コミュニティバス、タクシーなどの地域の輸送手段について、運行状況や利用状況などを把握・整理しました。

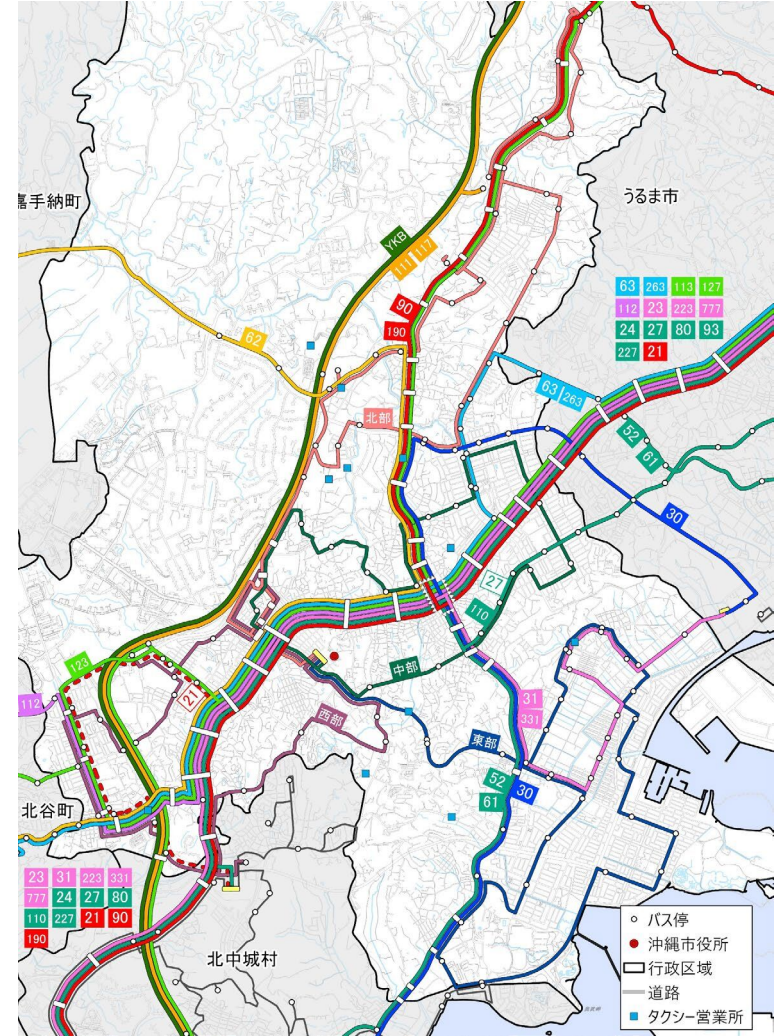


図 沖縄市の公共交通ネットワーク

資料:国土数値情報、バスマップ沖縄HP、沖縄市資料  
(参考資料P.37~79)

●人流データ等を活用し、沖縄市全体の移動特性について、“人の動き”に合致した移動サービスが提供されているか確認・整理しました。

■令和6年住民アンケート調査

- ・ 18歳以上の住民3,000人を対象に実施。607件(回収率20.2%)

■令和7年市民アンケート調査

- ・ 15歳以上89歳未満の住民2,800人を対象に実施。834件(回収率29.8%)

→ 沖縄市民の日常の活動における移動特性の把握に活用

■ビックデータ

- ・ GIS位置情報に基づき、移動の詳細が把握可能な「GEOTRA Activity Data (KDDIグループ)」を使用
- ・ 1日の平均移動状況(R6.10月)をトリップ数で表示(休日・平日)
- ・ コンビニや商業施設などの建物の情報とGPSを組み合わせ、【15分以上の滞在があった場所間の移動を1トリップ】としてカウント
- ・ 今回は【市外への移動も含み、市内に発または着地点のあるトリップ】を対象に分析

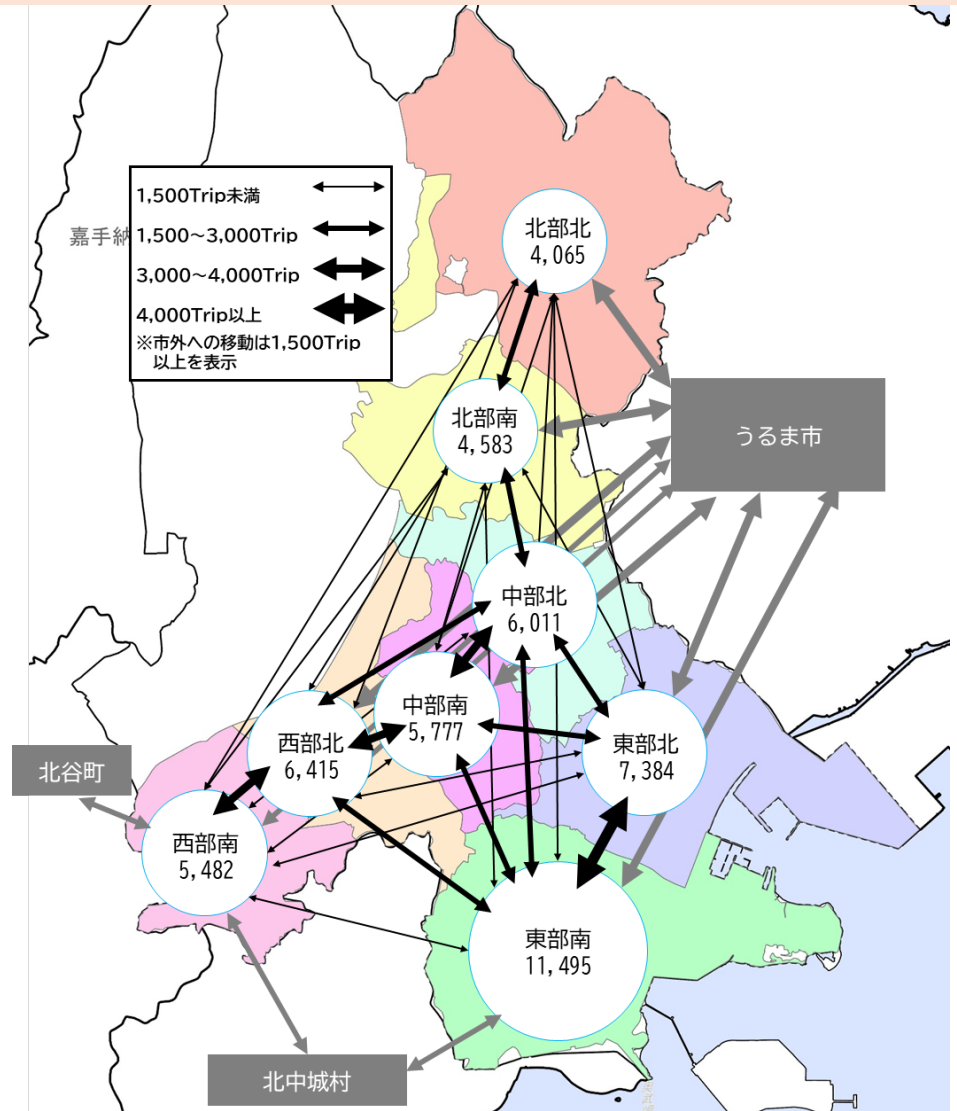
→ 沖縄市全体の移動傾向の把握(都市計画マスタープランの地域区分に沿った地区内外の移動や250mメッシュごとの移動の面的な分布の状況等)に活用

→ 沖縄アリーナ等特定の施設や時間帯に着目した移動実態の把握に活用

■PT調査

- ・ 令和4年9月2日～令和5年1月2日のある1日(平日)の交通を対象としたアンケート調査結果
- ・ ある目的を持った出発地から到着地までの移動を1トリップとする
- ・ 今回は【市外への移動も含み、市内に発または着地点のあるトリップ】を対象に分析

→ 沖縄市全体の移動傾向に関して、時間帯や方面別の移動目的や移動した「交通手段」の状況の把握に活用



ビックデータを用いた移動特性の整理の例)地域間の移動の傾向

資料:国土数値情報、GEOTRA Activity Data (R6.10) (参考資料P.8~28)

●下記の調査を実施し、住民の移動実態や住民の意向を把握しました。

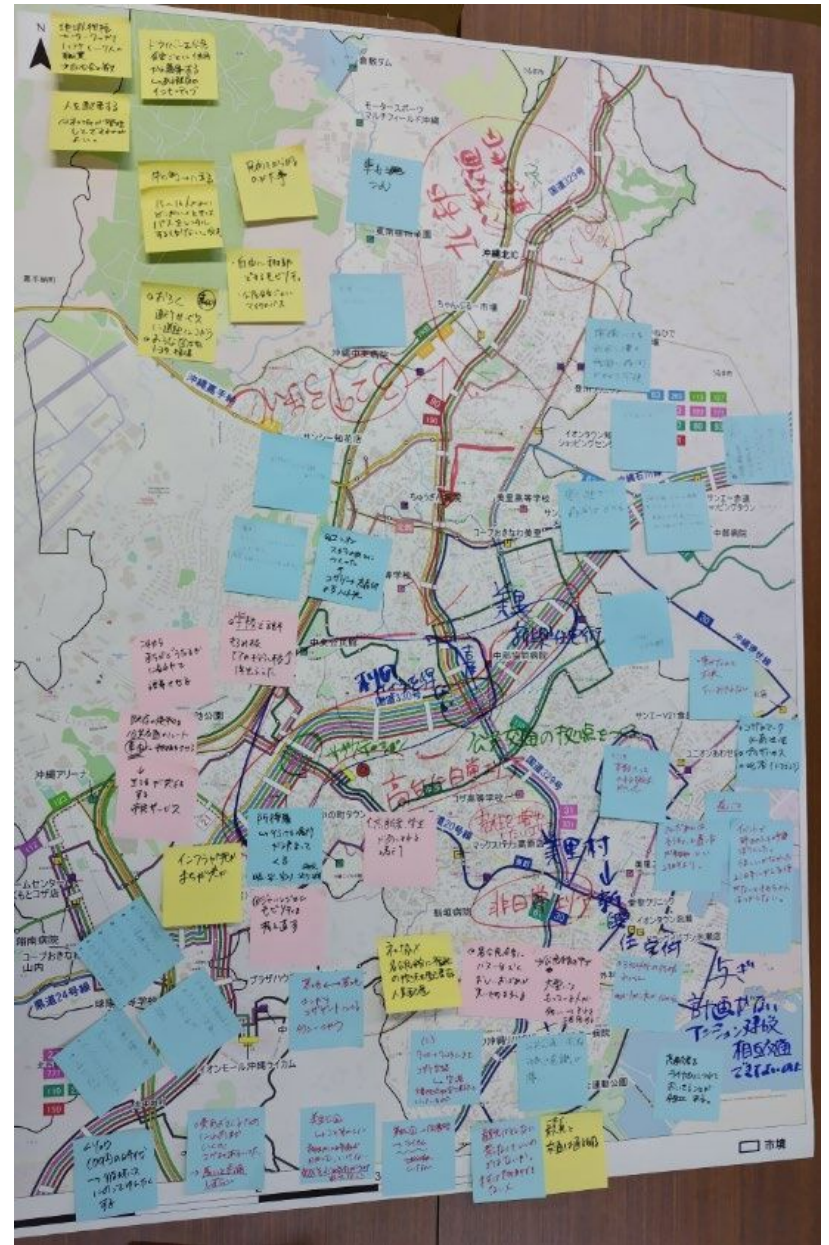
調査項目	実施時期	調査概要
①循環バス(北部ルート)利用実態調査 ※住民の意向・実態把握(バス利用者)	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和7年10月2日(木)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>沖縄市循環バス(北部ルート)の利用実態や改善要望等を把握するため、沖縄市循環バス(北部ルート)において利用者へのアンケート調査の実施と利用状況を把握</li> </ul>
②アンケート調査 ※住民の意向把握	<ul style="list-style-type: none"> <li>市民アンケート調査 :令和7年10月10日(金)～10月24日(金)</li> <li>QRコードアンケート調査 :令和7年10月16日(木)頃～11月30日(日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>望ましい移動サービスのあり方を検討していく上では、まずは市民の日常生活における外出状況を把握することが重要</li> <li>そのため、市民2,800人を対象にアンケート調査を実施 ※WEB併用</li> <li>また、公共交通に対する改善要望や沖縄市の公共交通のあるべき姿について広く把握するためにQRコードを貼付したポスターの掲示や調査カードの配布を通じてアンケート調査を実施 <small>(参考資料P.81～88)</small></li> </ul>
③民生委員アンケート調査 ※住民の意向把握(地区代表)	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和7年8月1日～令和7年8月20日</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各地域における「外出に関する困りごと(移動手段がない・利用できないため必要な外出ができない等)」などについて、地区の実情を知る民生委員を対象にアンケート調査を実施 <small>(参考資料P.89～93)</small></li> </ul>
④交通事業者等ヒアリング調査 ※交通事業者の意向把握	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和7年9月26日(金)、29日(月)、30日(火)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通の実態や問題点については、実際に運行を行っている交通事業者等が定性的に把握している部分も大きい</li> <li>そのため、タクシー事業者(8社)を対象にヒアリング調査を実施</li> </ul>
⑤送迎サービス事業者アンケート調査 ※民間の意向把握	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和7年11月14日(金)～11月24日(金)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国土交通省が示す「地域の輸送資源の総動員」の観点から、公共交通以外の送迎サービスの運行・利用状況、公共交通との連携の可能性を検討する必要がある</li> <li>そのため、市内の病院、福祉施設等で送迎サービス等を行っている事業者を対象にアンケート調査を実施 <small>(参考資料P.94～100)</small></li> </ul>

(5) 各種調査等の実施と概要  
 ⑥ 地域別ワークショップの実施

1. 今年度の調査・検討の内容

●地域別の現状や課題について共有することを目的にワークショップを実施し、下記のような意見を得ました。

	内容
日時・参加者	<ul style="list-style-type: none"> <li>2026年1月17日（土）18日（日）計4回</li> <li>全11名（社会福祉協議会、自治会長、民生委員、市民等）</li> </ul>
目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>沖縄市の公共交通の”現状”と”課題”についての認識を共有する。</li> <li>課題の解決に向けた“アイデア”を考える。</li> </ul>



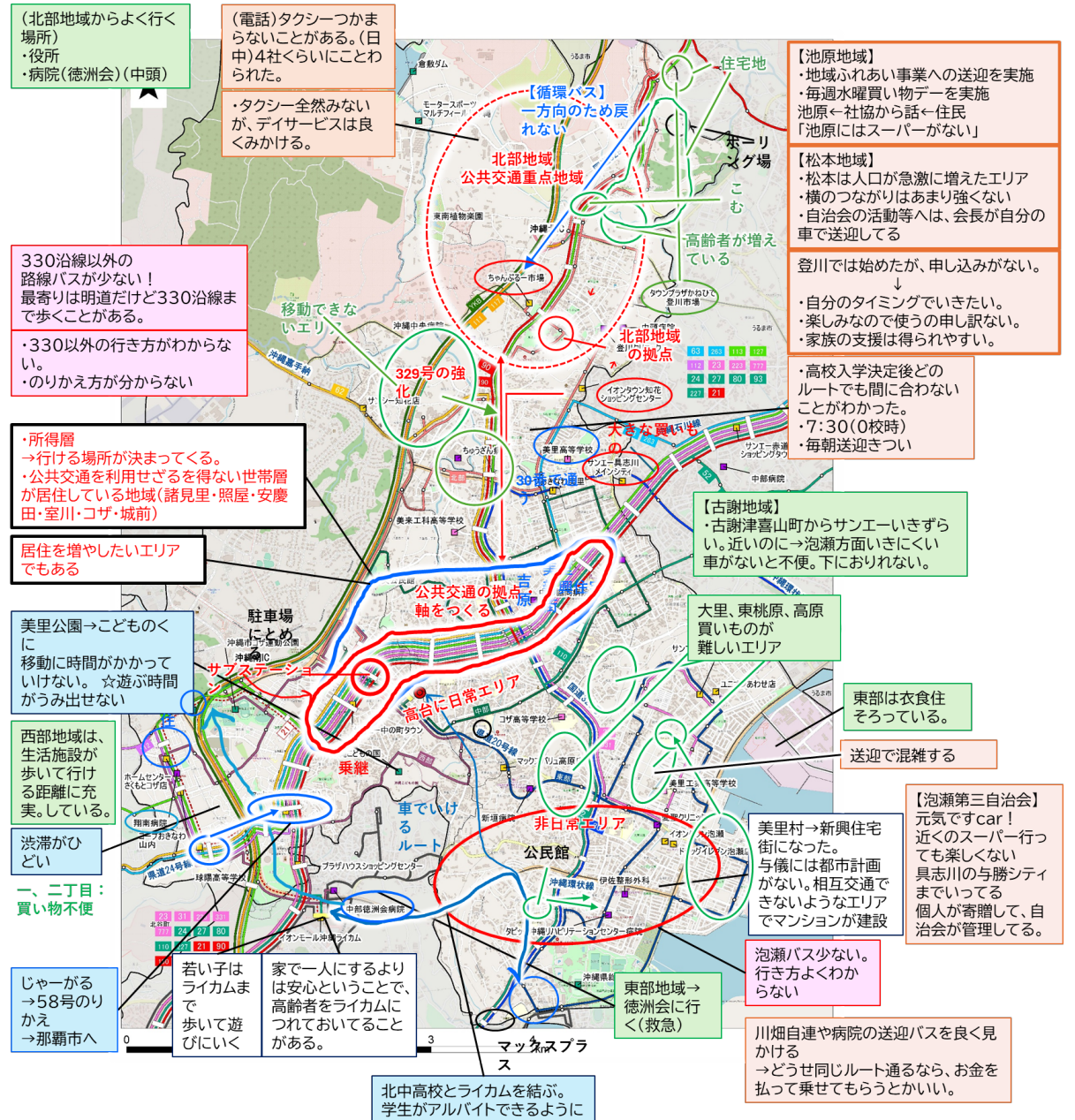
実施の様子

(5) 各種調査等の実施と概要  
⑥ 地域別ワークショップの実施

■得られた意見の項目(抜粋)

現状・問題点	解決に向けたアイデア
本数・遅延・ダイヤ(運行の量と正確さ)に対する不満	まちづくり・拠点の配置と公共交通の連動 運行ルート・内容の見直し
地域ごとのアクセスや日常生活の移動が困難な場所の存在	地域別の生活圏や移動の特徴に合わせた解決策
情報の分かりにくさ	自治会や民生委員等をハブとした伝達方法
既に実施している高齢者・障害者等の移動支援の方法	モビリティのアイデア (小型バスの活用、地域のコミュニティによる運行等)
子ども・学生・若年層の移動の現状と問題点(送迎の負担・混雑等)	
タクシーが捕まらない	
料金負担(特に学生等は運賃が高額であることが負担)	

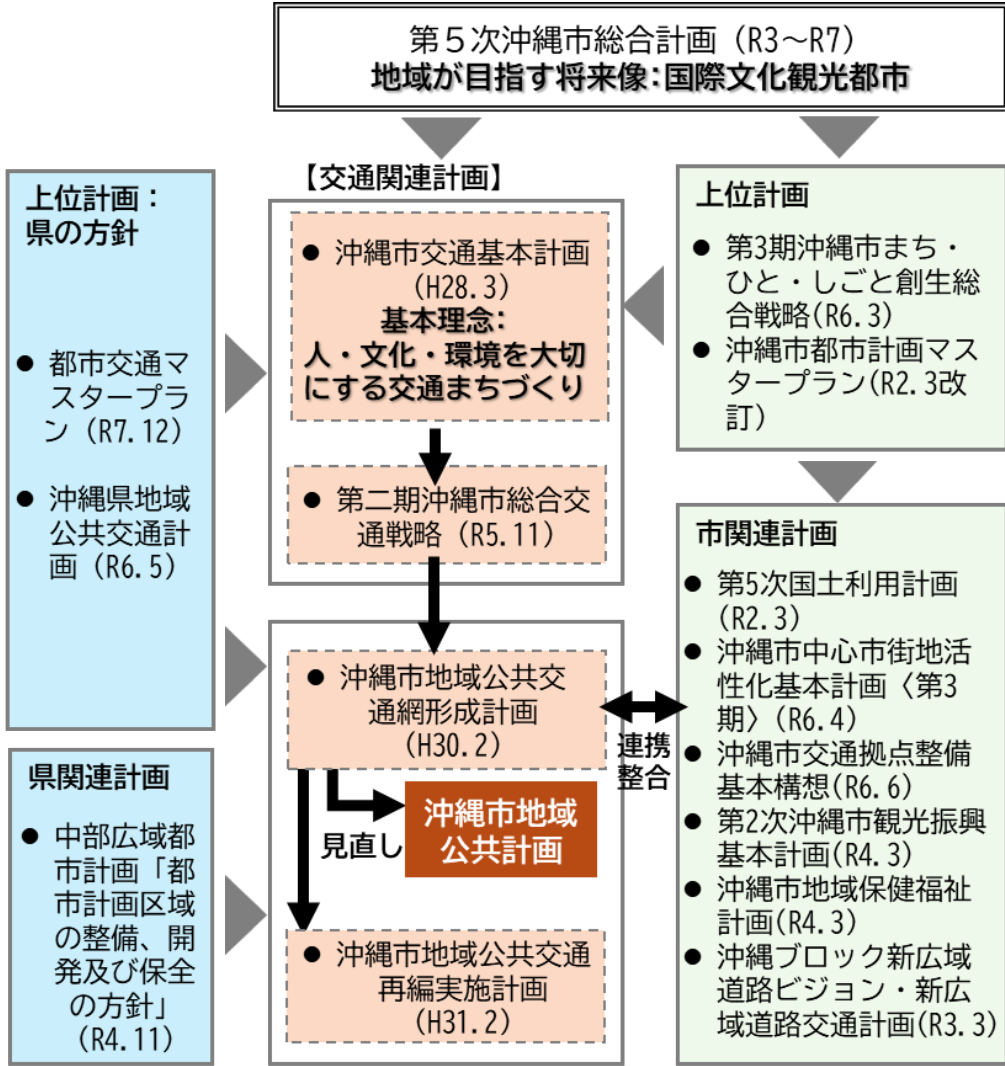
1. 今年度の調査・検討の内容



結果(具体的な場所を示す内容を抜粋)

●上位・関連計画から、「沖縄市の公共交通に求められる役割」を検討・整理しました。

1) 上位・関連計画の概要



沖縄市地域公共交通計画の位置づけ

2) 公共交通に求められる役割

①まちづくりなどとも連携し、持続性の高い都市構造の形成を推進する役割

- 移動サービスをつなぐことで、多様な都市機能が集積する中心市街地と各地域の拠点間や都市間の移動を支え、都市構造の骨格軸となる公共交通ネットワークを確立する役割
- 公共交通ネットワークの形成とまちづくりを一体で進めることにより、拠点への人口集積や市民生活を支える都市機能を維持するとともに、公共交通を基盤とした持続可能な都市構造を形成する役割

②誰もが安心して移動や外出ができる移動環境を実現する役割

- 高齢者や障がいのある人、子ども連れや免許を持たない人など、移動制約者の移動を支えるとともに、移動に不安を感じる人々も安心して利用できる環境を提供する役割
- 公共交通が移動手段としてあたりまえに利用できる環境を提供することで、日常生活の安全や外出機会の確保による健康等を支える役割

③市内の拠点や観光拠点へのアクセスを強化し、交流人口の拡大と地域の活力創出につなげる役割

- 市内部での拠点と中心部間での回遊や市外からの来訪者の回遊を促すことで、賑わいと消費を市内各地に広げ、まちの活性化につなげる役割
- また、中心市街地や観光資源へのアクセスを確保することで、“沖縄市ならではの”魅力向上につなげ、滞在満足度の向上を目指す役割

●前段の現状整理や各種調査結果を踏まえ、公共交通に求められる役割を確認しながら、「沖縄市の公共交通の現状・課題」を整理しました。

(1) 沖縄市地域公共交通網形成計画の評価・検証

(2) 沖縄市の現状把握

(3) 公共交通の現状整理

(4) 移動特性の把握

(5) 各種調査等の実施概要

(6) 上位計画・関連計画におけるまちづくりの方向性の整理  
【公共交通に求められる役割】

**課題①: 日常生活に不可欠な市内の移動の充実が必要**

今後の高齢化の進行も見据え、まずは市内における日常的な移動の利便性向上を図るため、通院・買い物・通学といった日常生活に不可欠な市内の移動を充実させる必要があります。

**課題②: 地域の輸送資源等との役割分担・連携による多様な移動ニーズへの対応が必要**

全ての移動を既存の公共交通のみで対応することは難しいことから、地域の輸送資源や関連分野との連携を図り、移動ニーズや対象者に応じた役割分担を行う必要があります。

**課題③: 移動サービス相互の連携・一体性を強化する公共交通ネットワークの再構築が必要**

市外を含む生活圏に対応するため、広域交通の維持・充実を図るとともに幹線や支線等の役割を明確化した交通ネットワークの再構築や主要拠点での結節点の機能強化、さらに乗り継ぎや待合環境の改善等を進めることで、移動サービス相互の連携・一体性を高め、多様な移動ニーズに対応できる公共交通体系を整える必要があります。

**課題④: 地域資源を活用した移動の促進によるまちの活性化が必要**

市内に点在する観光資源・施設、イベント、開発プロジェクト等の回遊手段としての公共交通を強化し、来訪者の公共交通利用促進と市内回遊性の向上を図ることで、まちの活性化につなげていく必要があります。

**課題⑤: 公共交通が利用されつづける環境づくりが必要**

既存公共交通の再編や結節点の機能強化といった公共交通インフラの整備や各種施策の展開に併せて、それらが十分に活用され、生活の中で定着していくためには、施策を効果的に連動させ、分かりやすく伝える仕組みづくりや情報提供により、公共交通を選択する意識と利用しやすい環境の形成を図る必要があります。

# 【課題①：日常生活に不可欠な市内の移動の充実が必要】

## 2. 課題の背景

### 背景1：日常の移動の状況

- 主要道路に路線バス、沖縄自動車道に高速バスが運行
- 路線バスが運行していない区域をカバーする形でコミュニティバス（沖縄市循環バス）が運行

●市役所、病院、買い物等の外出先に公共交通により移動できる環境

●特に後期高齢者（70歳以上）については、高齢化率の高いエリアが分布する北部地域・中部地域で、地域内の移動が多い傾向

●日々の買い物は概ね地区内・市内で完結

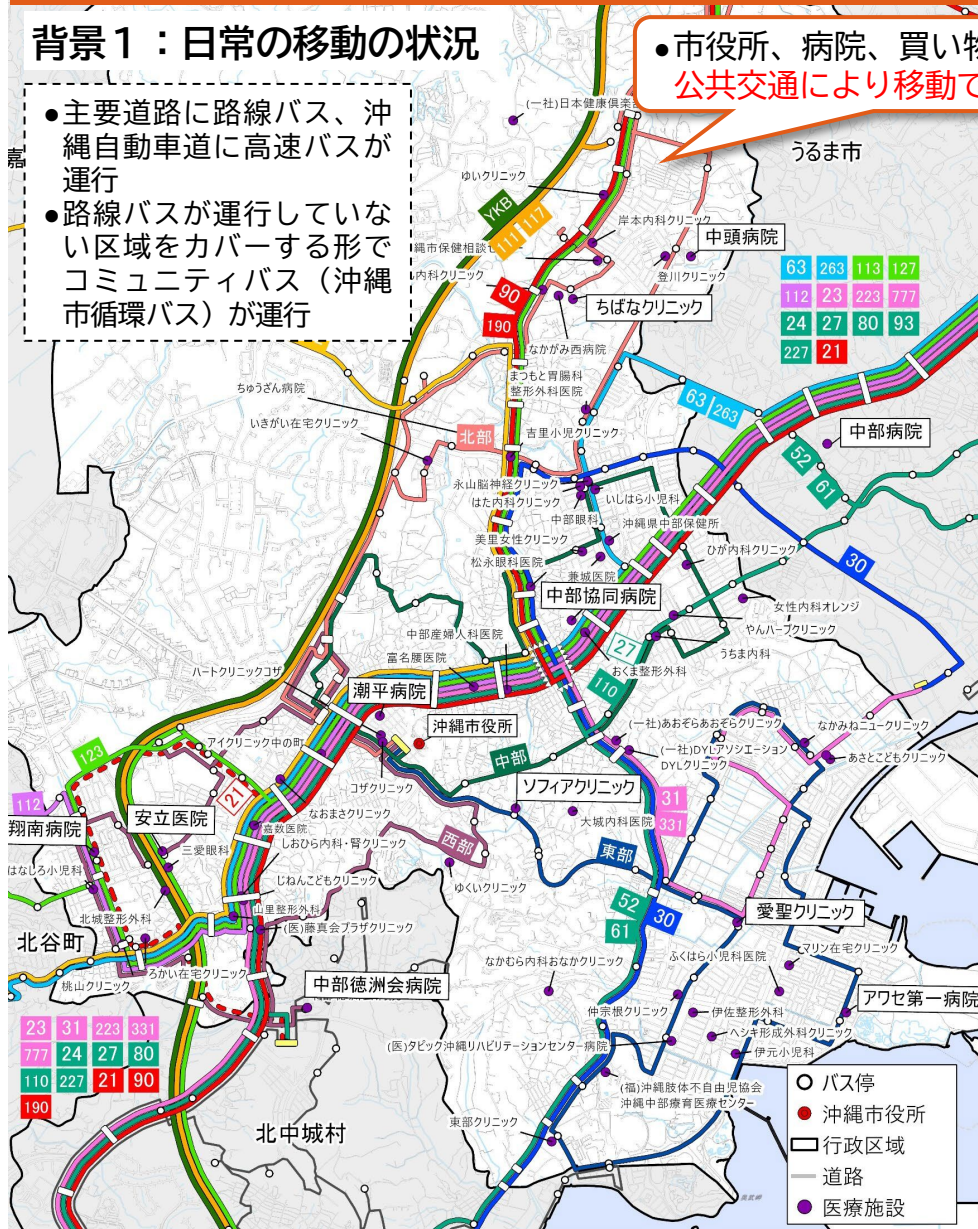
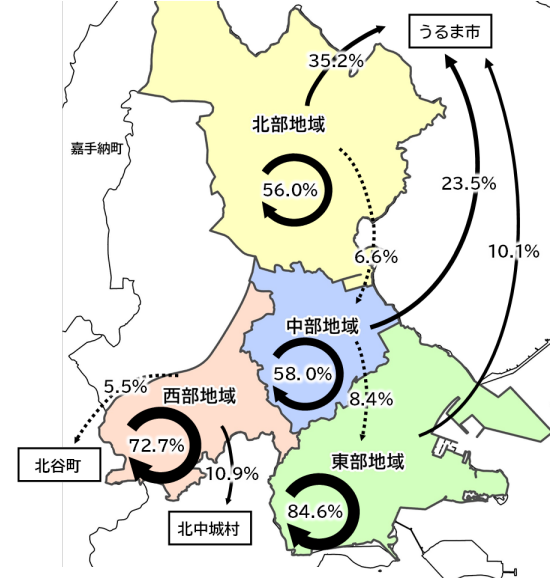


図 沖縄市の公共交通ネットワークと病院の立地状況

資料：国土数値情報、バスマップ沖縄HP、沖縄市資料

※□で囲っている病院は、R6住民アンケートにおいて、回答が多かった上位10施設＋送迎を実施している施設（安立病院）

### ■全体 (N=469)



### ■後期高齢者 (N=98)

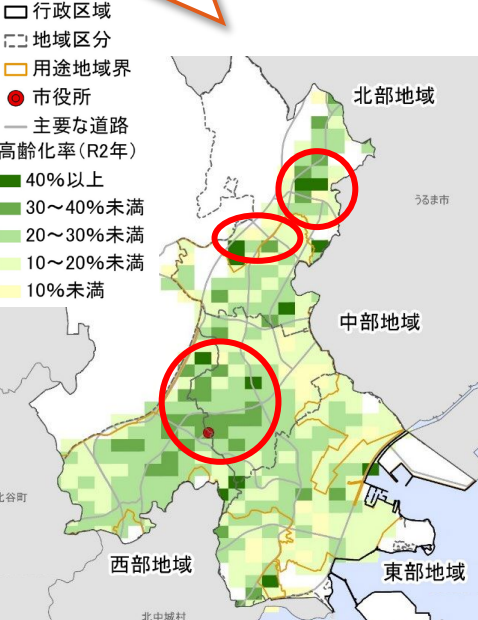
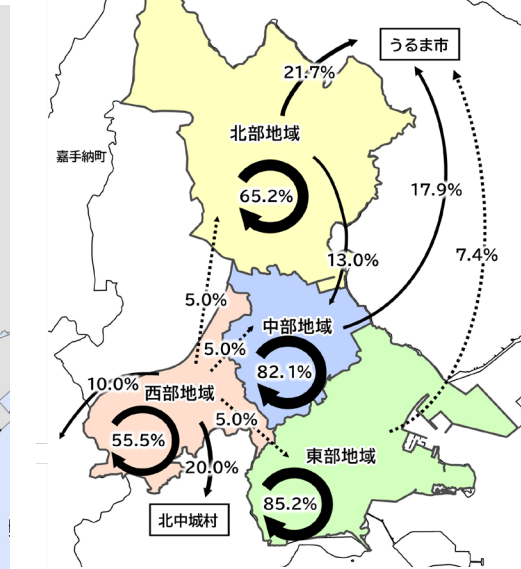


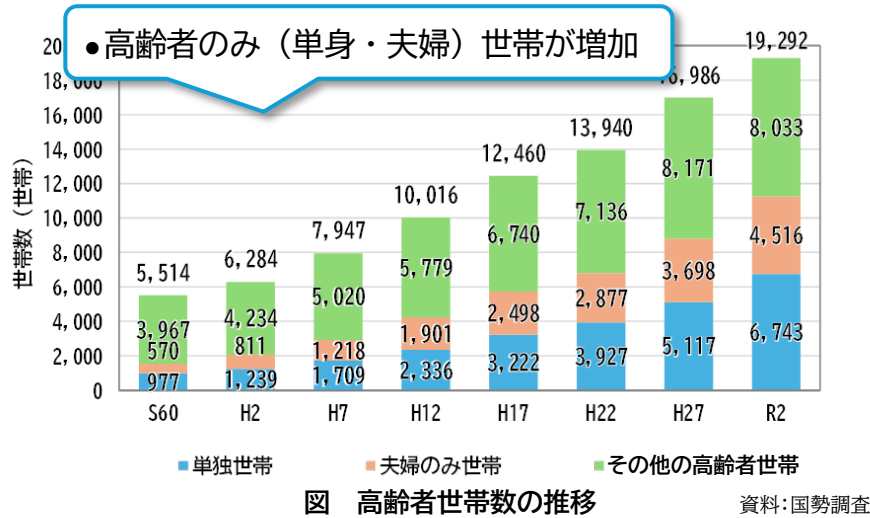
図 高齢化率の状況

資料：国土数値情報、基盤地図情報、沖縄市資料、国勢調査(R2)

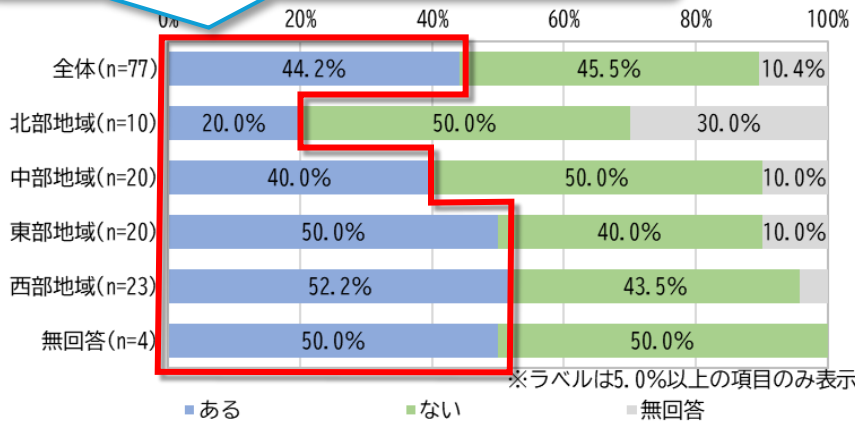
図 日々の買い物での外出先

資料：R6住民アンケート調査 16

背景2：高齢者世帯など移動にくい層の存在



●全地区で移動に困っている状況が「ある」

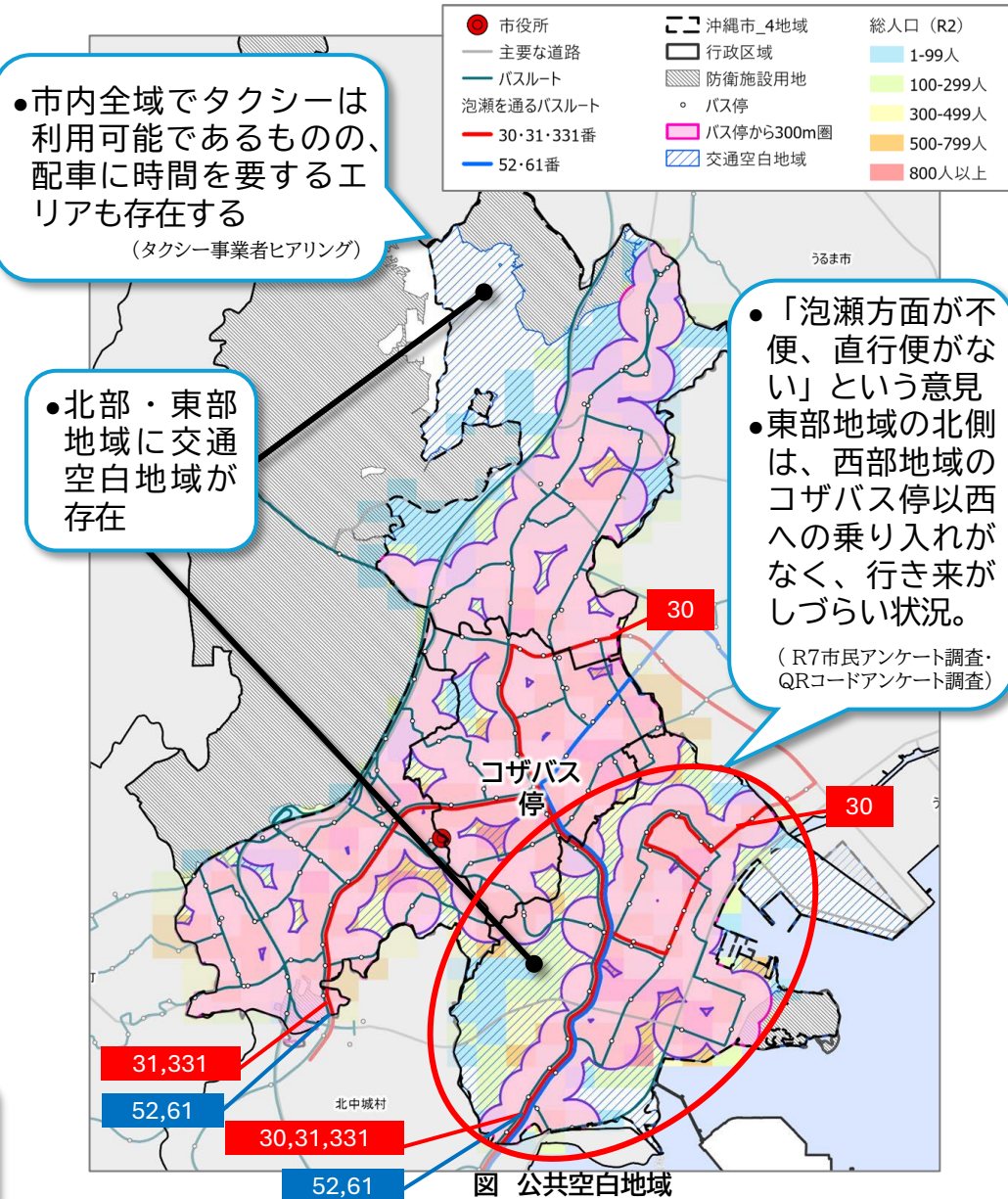


●移動に困っている理由として、「交通手段がない」ことや、そもそも「バス停などから目的地が遠い」といった声あげられている

資料：民生委員アンケート、沖縄市介護予防・日常生活圏域ニーズ調査報告書(R5)

(参考資料P.89～93)

背景3：移動しにくいエリアの存在



※バス停から300m圏外を交通空白地域とする。

背景4：循環バスの利用状況

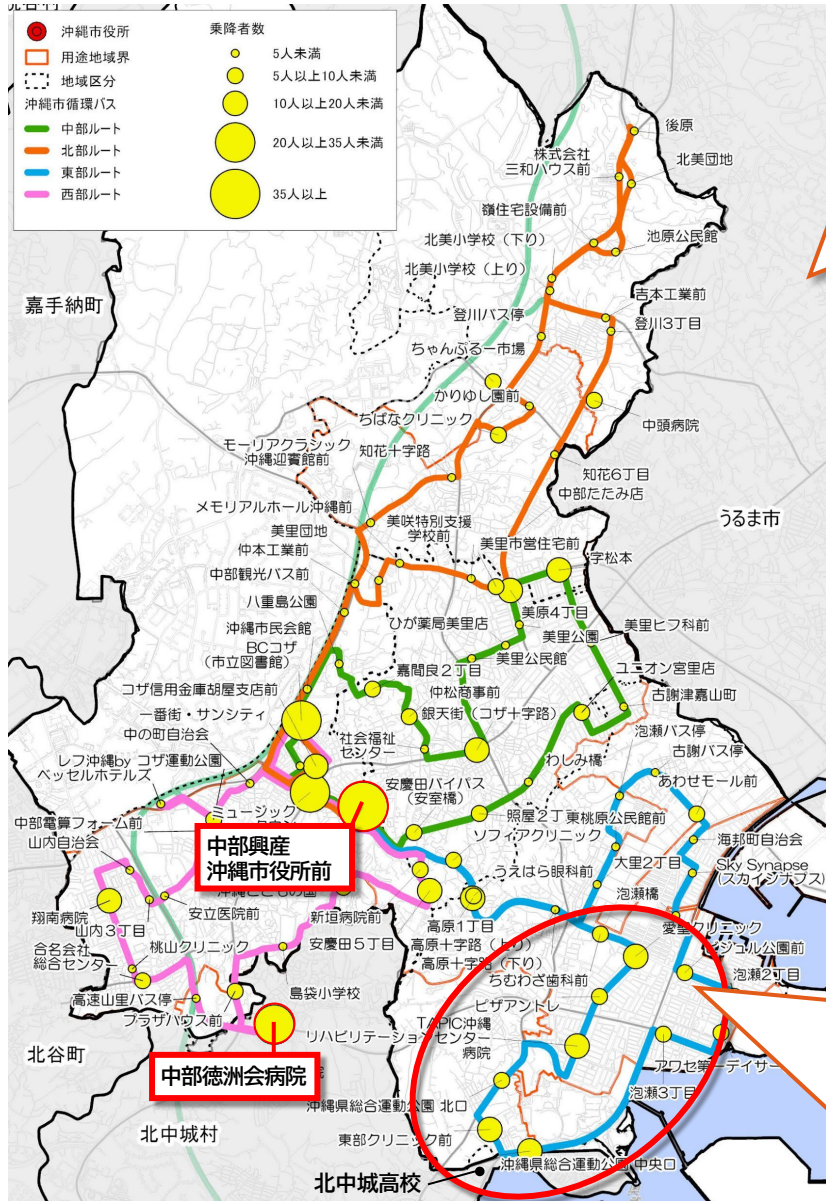


図 沖縄市循環バスの乗降者数

資料：国土数値情報、沖縄市資料

- 「沖縄市役所」には4路線全て乗り入れており、乗降者数が171.4人/日と多くなっている。
- 続いて、中部徳洲会病院が31.9人/日と多く、**公共施設や買い物・通院**を目的とした利用が見られる

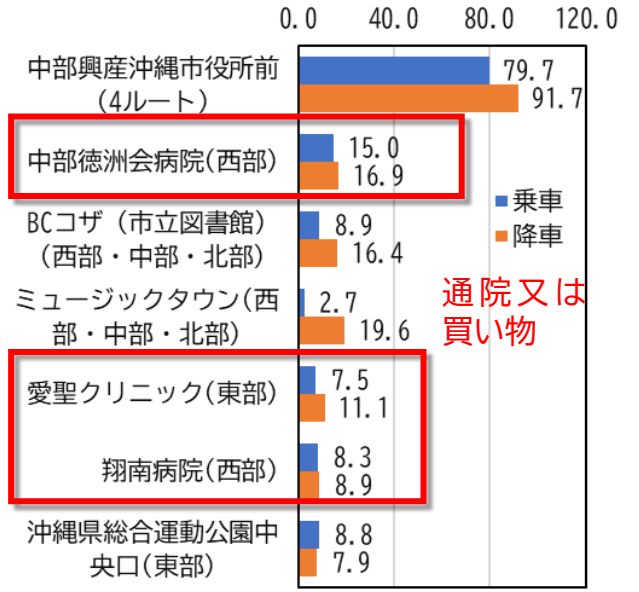


図 バス停別の乗降者数

資料：沖縄市資料

- 1便・8便の利用が多く、**学生の利用が半数以上を占める**

通勤・通学を目的とした利用も見られる

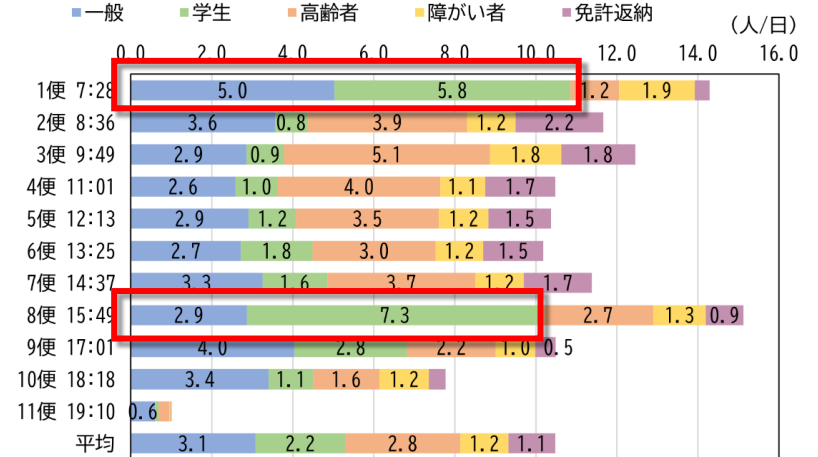


図 東部ルート of 便別利用者数

資料：沖縄市資料

(参考資料P.52~65)

背景4：循環バスの利用状況

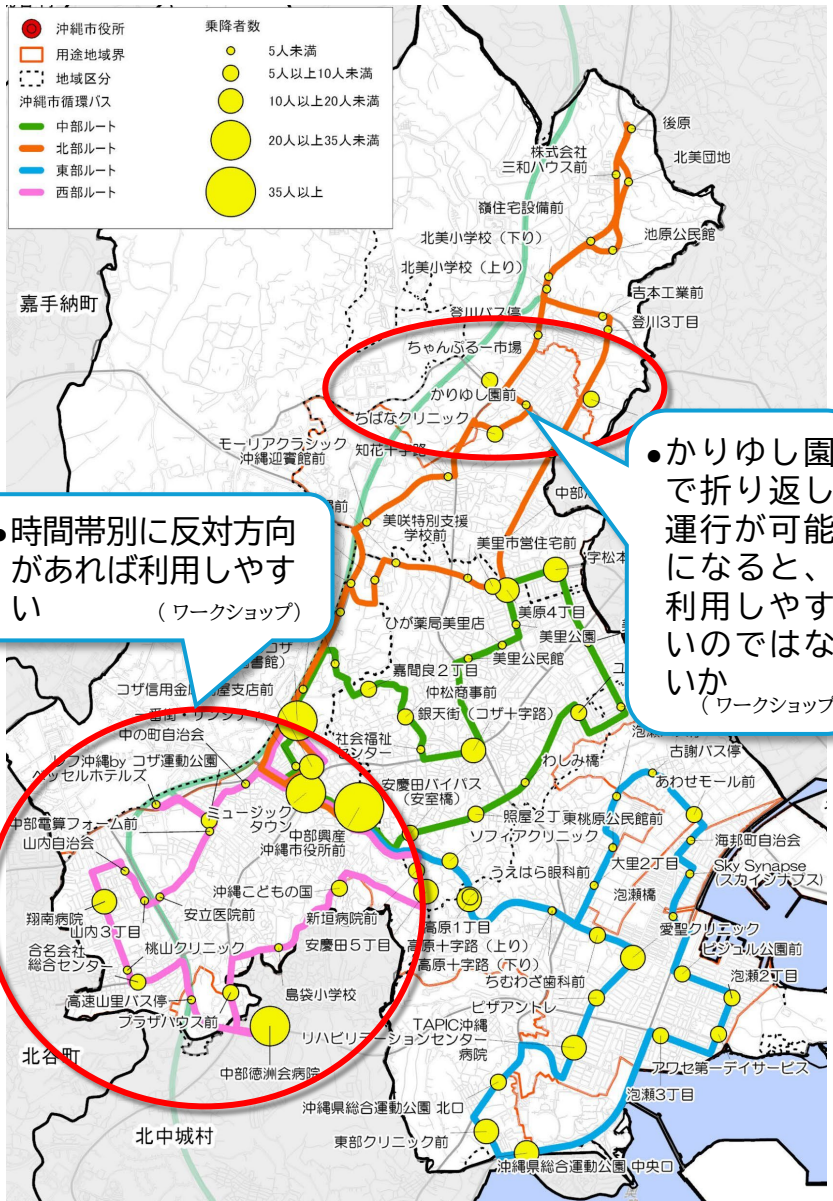


図 沖縄市循環バスの乗降者数  
資料：国土数値情報、沖縄市資料

● 循環バスは一方方向のみの運行であり、「遠回りである」「乗り継がないと帰れない」という意見

表 乗降地点と所要時間(30分以上を抜粋)

乗車	降車	移動数	所要時間
美里市営住宅前	ちゃんぶる一市場	2	34分
嶺住宅設備前	中部興産 沖縄市役所前	2	46分
中部興産 沖縄市役所前	かりゆし園	2	58分
BCコザ	かりゆし園	1	47分
中部興産 沖縄市役所前	ちばなクリニック	1	約1時間
美里団地	中部興産 沖縄市役所前	1	約1時間
登川3丁目	中部興産 沖縄市役所前	1	54分
中部興産 沖縄市役所前	嶺住宅設備前	2	36分

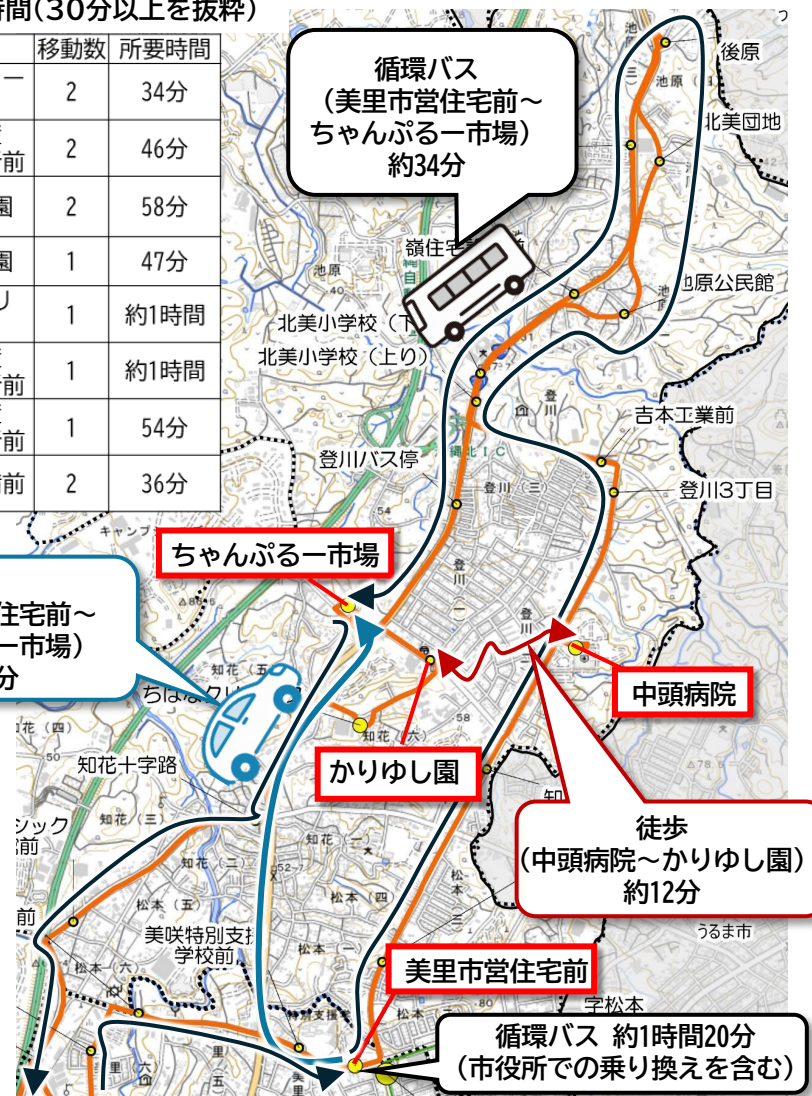


図 沖縄市循環バス(北部ルート)の移動特性  
資料：国土数値情報、循環バス(北部ルート)実態調査

### 背景のまとめ

#### ①日常の移動の状況

- 日々の買い物は地区内・市内でおおむね完結しており、市役所・病院・買い物先など主要な外出先へは公共交通で移動できる環境があります。循環バスでは、買い物や通院を目的とした利用が確認され、日常の外出を支えている状況があります。

#### ②移動しにくい層の存在

- 高齢化の進展とあわせて、家族の支援を受けにくい高齢者のみ(単身・夫婦)世帯が増え、日々の買い物や通院の移動に困る方が各地区で見られます。

#### ③移動しにくいエリア・時間帯の存在

- 循環バスの運行経路や路線バスの運行ルートによって移動しにくいエリアがみられます。また、便や時間帯ごとに移動ニーズが異なることから、それぞれの移動特性を踏まえた改善が必要です。

#### 求められる役割①

まちづくりなどとも連携し、持続性の高い都市構造の形成を推進する役割

#### 求められる役割③

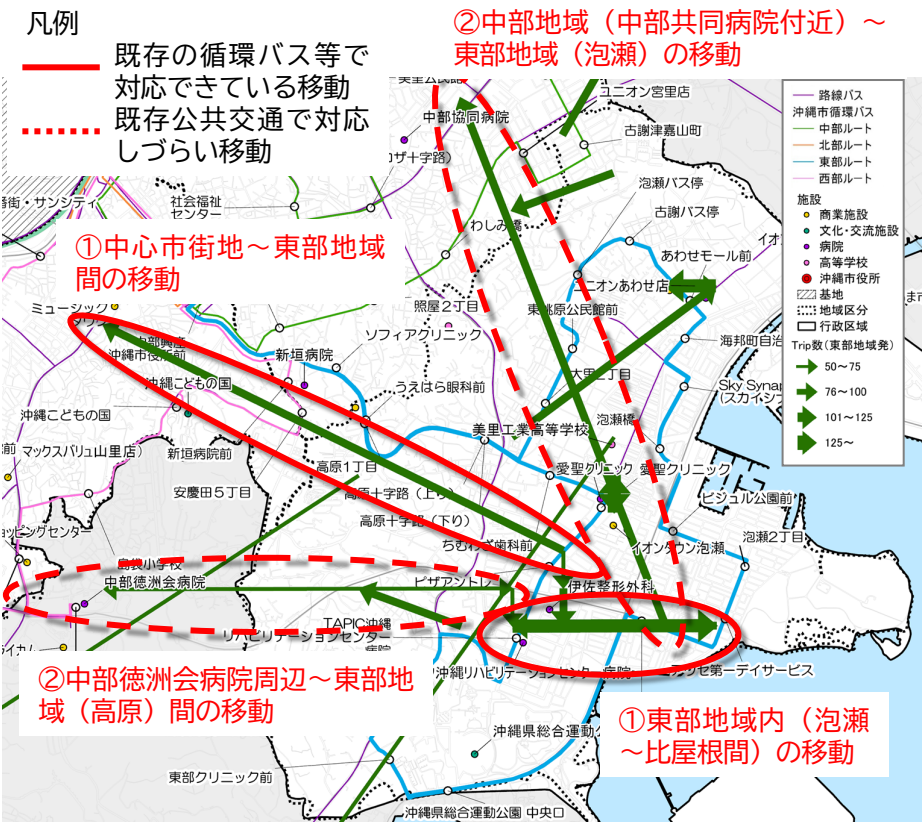
誰もが安心して移動や外出ができる移動環境を実現する役割

### 課題①：日常生活に不可欠な市内の移動の充実が必要

今後の高齢化の進行も見据え、まずは市内における日常的な移動の利便性向上を図るため、通院・買い物・通学といった日常生活に不可欠な市内の移動を充実させる必要があります。

背景1：既存公共交通で対応しにくい移動と地域の輸送資源の状況

①既存の循環バス等に対応できている移動



②既存公共交通で対応しにくい移動

タクシーは見かけないが、福祉施設の送迎バスや病院の送迎バスはよく見かける  
→ルートが統合や一般住民がついでの買い物に利用できるような状況が可能にならないか



例：中部徳洲会病院の送迎バスを事例に確認

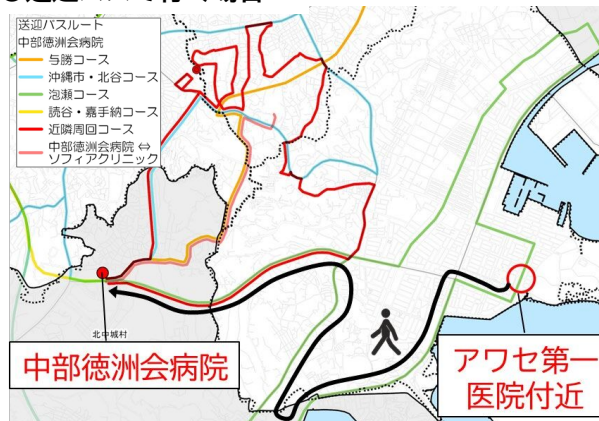
●循環バスで行く場合



●循環バスのルートと送迎バスのルートが重複

8時59分 泡瀬2丁目  
↓ 東部ルート  
9時29分 市役所前で乗り換え  
10時00分 西部ルート  
10時19分 中部徳洲会病院  
(所要時間 1時間20分)

●送迎バスで行く場合



7時58分 泡瀬2丁目  
↓ 泡瀬コース  
8時29分 中部徳洲会病院  
(所要時間 32分)

資料:中部徳洲会病院

■送迎サービスアンケート調査






「公共交通で対応できる内容や、送迎サービスの公共交通としての活用の可能性」について

●一般住民との同乗については、非常に可能性が低いものの、送迎サービスの統合や空き車両の活用については可能性があるという回答

背景2：沖縄市の輸送資源の状況と役割分担

●関連分野や地域の輸送資源を上手く組み合わせて、地域の移動を支えるネットワークを再構築する必要性

■輸送資源別の対応状況

輸送資源	対応する移動ニーズと特徴	問題点
 路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>日常生活の移動や広域の移動に利用</li> <li>本数は多いが、全体の半分以上が国道330号を通る、長大路線（那覇市～うるま市）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ドライバー不足等の理由により、減便傾向</li> <li>同一区間の路線も多いが、運行時間帯が重複している</li> </ul>
 循環バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>日常生活の移動に利用</li> <li>ルートや時間帯別に通勤・通学、買い物、通院等対応する移動ニーズが異なる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>循環運行であり、かつ一方の経路であることから、反対方向の目的地へは、遠回りとなる。</li> </ul>
 タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>買い物・通院が主な利用目的であり、日常生活の移動に利用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>配車に時間を要するエリアや時間帯が存在</li> </ul>
 送迎サービス事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存公共交通で対応できない移動を補完する可能性</li> <li>送迎サービスを実施する時間帯は固定</li> <li>空き時間に送迎車を活用した公共交通との連携可能性に対する意向</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行コストの負担が重く、必要経費の範疇という認識はあるものの、現状のままの継続は難しいとの回答もみられる</li> </ul>
 新たな移動サービスや地域主体の移動サービス等	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域主体で実施する移動支援など、既存公共交通で対応できない移動を補完する可能性</li> <li>例：泡瀬第三自治会「元気ですCar!」、池原自治会自治会が独自で、週に1回買い物施設につれだす「高齢者の買い物支援」を実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>送迎時の事故等が懸念される</li> <li>運行車両の運行・管理に課題がある</li> </ul>

■分野別の役割分担のイメージ  
対象者

福祉分野	<b>健常者</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>自立して公共交通を利用できる層</li> </ul>	公共交通で対応
	<b>プレフレイル</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>加齢に伴う筋力低下や持久力低下等により外出が億劫になると考えられるが、自立して公共交通を利用できる層（総合事業）</li> </ul>	
	<b>フレイル</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>行動・判断が鈍くなるが、自立して公共交通を利用できる層</li> <li>介助支援があれば公共交通を利用できる層（総合事業）</li> </ul>	福祉分野で対応
	<b>要介護</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>行動・判断が困難であり、公共交通の利用が困難な層。（介護保険法の適用を受けている方）</li> </ul>	
観光分野	<b>個人観光客</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般的な観光客</li> </ul>	公共交通で対応
	<b>個人観光（イベント時）</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>イベントや祭り等で一時的に来訪する層</li> <li>混雑や駐車場不足等が想定される場合</li> </ul>	複数分野で対応 ・臨時シャトルバスなど
	<b>団体観光客</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>ツアー、行事等の団体に移動する層</li> </ul>	

### 背景のまとめ

#### ①既存公共交通で対応できていない移動と地域の輸送資源の状況

- 循環バス等の既存公共交通により、市内の主要拠点間の移動は一定程度確保されているものの、ルートから外れる短距離移動等のきめ細かな移動については対応が難しい状況が見られます。
- 一方、送迎サービスに関するアンケート等からは、既存公共交通を補完する形で、地域の輸送資源を活用した移動サービスに対する可能性が示されています。

#### ②多様な移動サービスの役割分担と連携の必要性について

- 限られた輸送資源の中、市内外の全ての移動に対して、公共交通で対応することは難しい状況です。
- 関連分野や地域の輸送資源を上手く組み合わせ、持続性にも配慮しながら、既存の公共交通では対応しきれない多様な移動を支える地域の公共交通ネットワークを構築することが必要です。

#### 求められる役割①

まちづくりなどとも連携し、持続性の高い都市構造の形成を推進する役割

#### 求められる役割③

誰もが安心して移動や外出ができる移動環境を実現する役割

### 課題②：地域の輸送資源等との役割分担・連携による多様な移動ニーズへの対応が必要

全ての移動を既存の公共交通のみで対応することは難しいことから、地域の輸送資源や関連分野との連携を図り、移動ニーズや対象者に応じた役割分担を行う必要があります。

背景1：通勤・通学等における市内外をまたぐ移動ニーズ

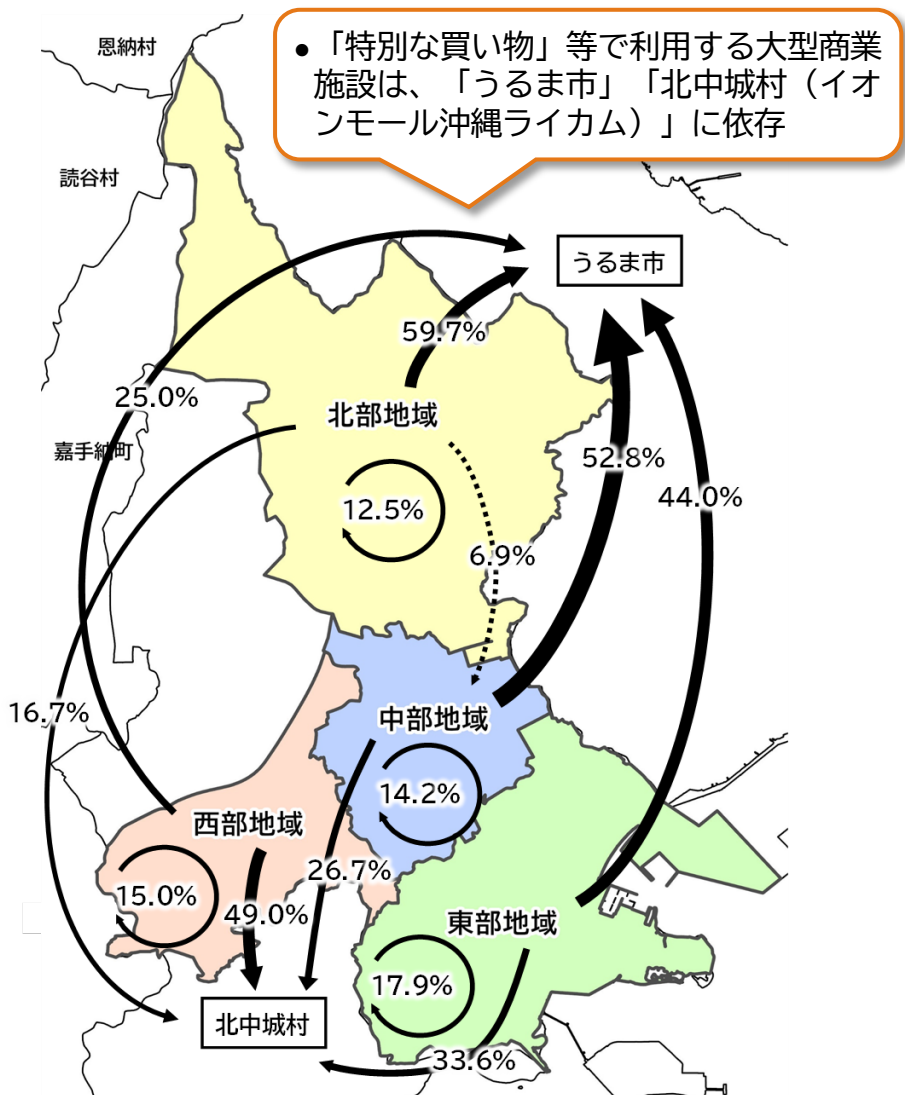
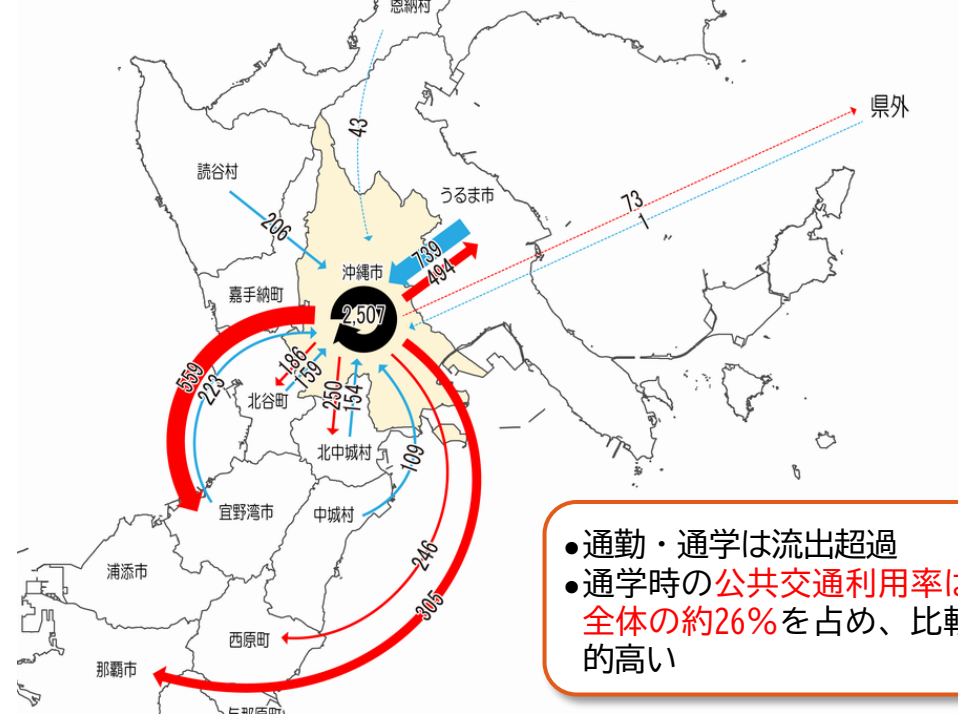
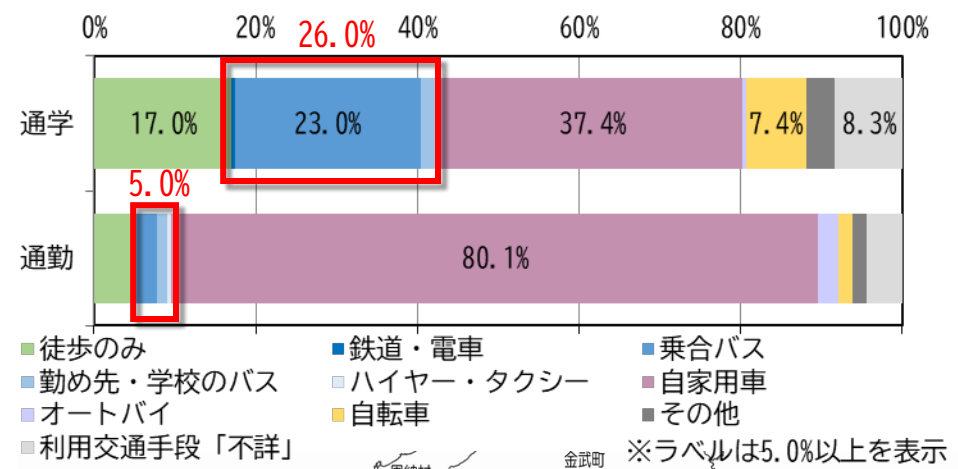


図 特別な買い物での外出先

資料：R6住民アンケート調査

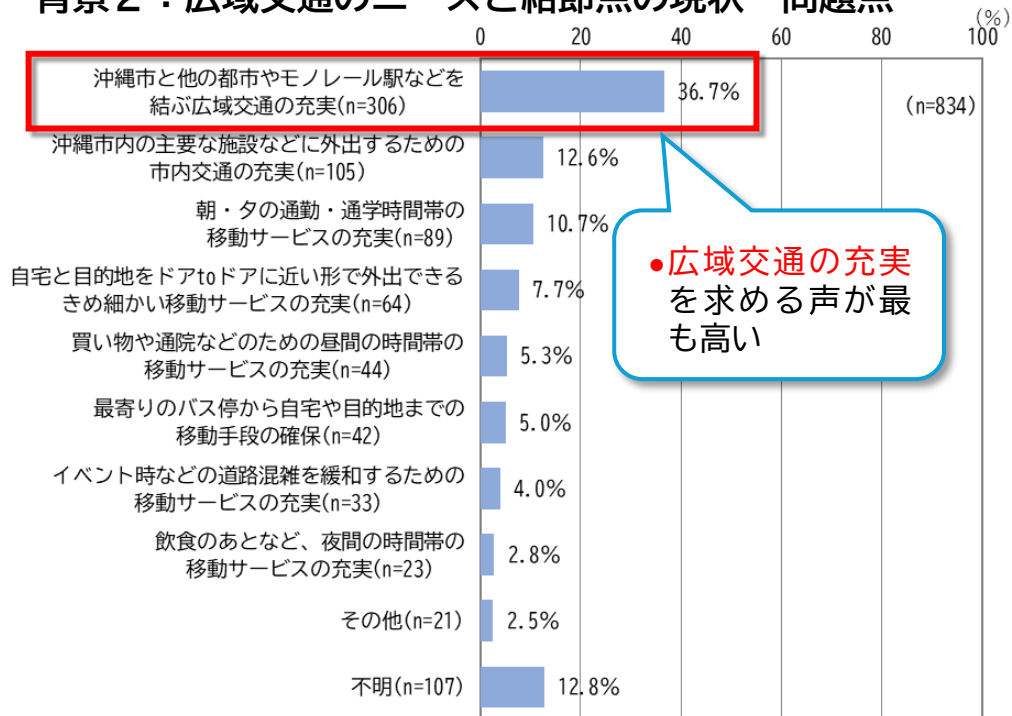


●通勤・通学は流出超過  
●通学時の公共交通利用率は全体の約26%を占め、比較的高い

図 通学の流出・流入

資料：国勢調査(R2)

背景2：広域交通のニーズと結節点の現状・問題点



●広域交通の充実に求める声も最も高い

図 将来にわたって移動手段を維持・確保するために最も重要だと思うもの

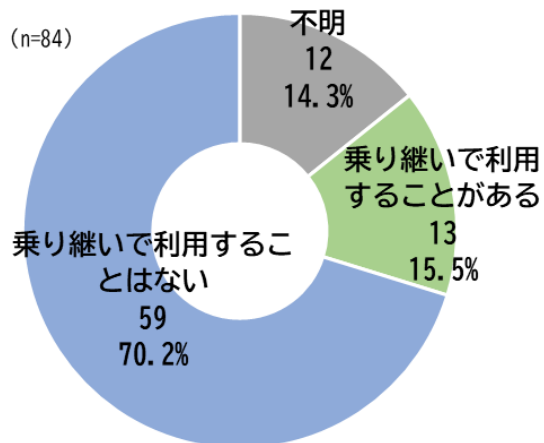


図 乗り継ぎの有無

資料：いずれもR7市民アンケート調査

- 「コザ」「胡屋」バス停を中心に高速バス・路線バス・循環バス間で乗り継ぎ

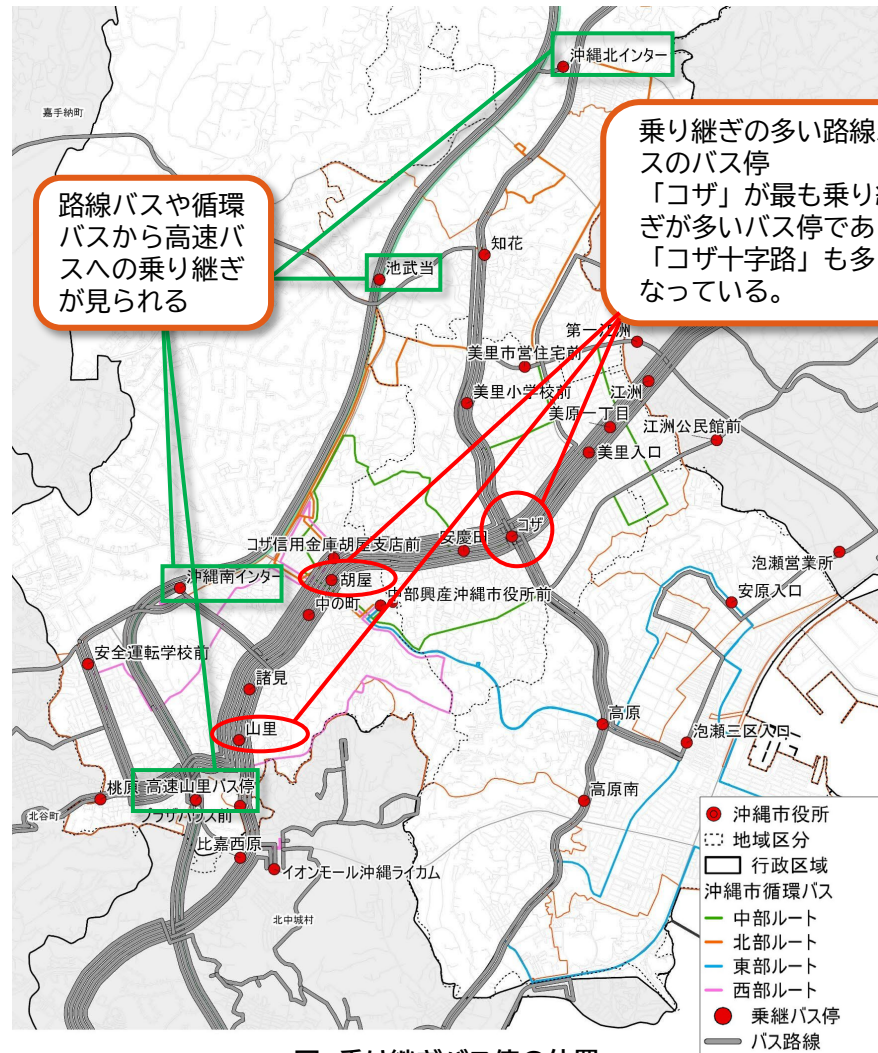


図 乗り継ぎバス停の位置

資料：R7市民アンケート調査・QRコードアンケート調査、循環バス(北部ルート)実態調査、国土数値情報

背景2：広域交通のニーズと結節点の現状・問題点

■乗り継ぎに関する問題点

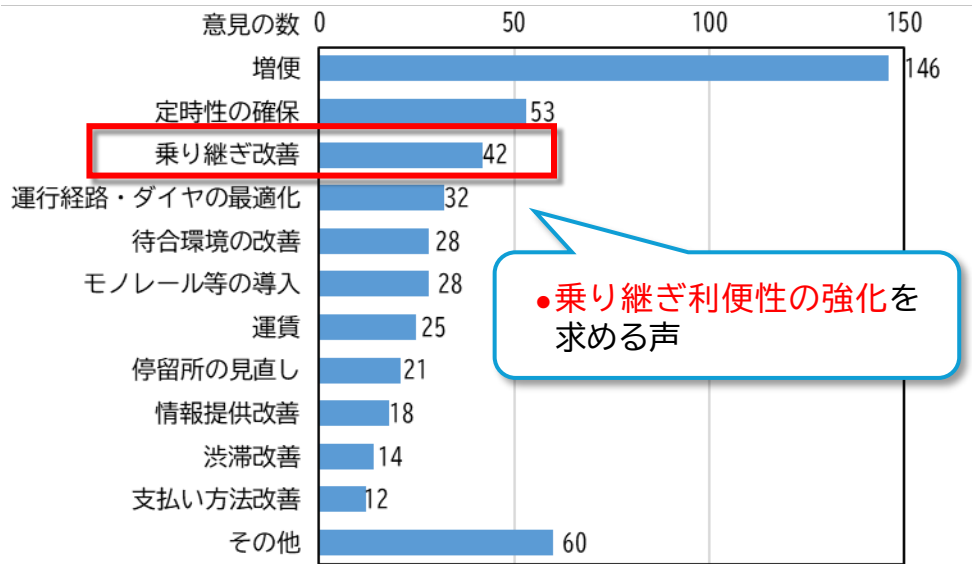


図 アンケートにおける改善要望の意見分類結果

資料：R7市民アンケート調査・QRコードアンケート調査

●移動手段同士の乗り継ぎが円滑に行えていない  
(タクシー事業者ヒアリング)

●運行間隔や運行本数に加えて、バスの待ち時間とバス待ち時間における快適さに関して満足度が低くなっている

■乗り継ぎを行うバス停に関する問題点

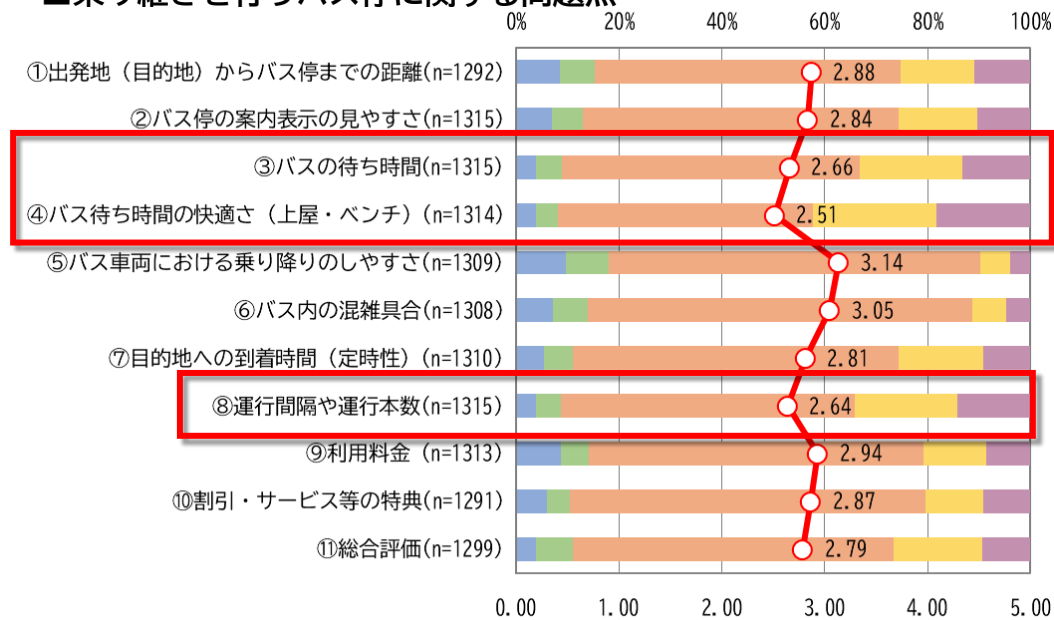


図 循環バス・路線バス・高速バスの満足度 (点数)

資料：R7市民アンケート調査



図 バス停の様子

背景のまとめ

①通勤・通学等における市内外をまたぐ移動ニーズ

- 日常の買い物は市内で完結しやすい一方、「特別な買い物」では市外の大型商業施設に依存する傾向があります。通学時の公共交通利用は約25%であり、通勤・通学は市外への流出がみられることから、市外への移動も前提とした移動の確保が生活環境の利便性向上に寄与すると考えられます。

②広域交通のニーズと結節点の現状・問題点

- コザなどでの乗り継ぎ利用が見られ、乗り継ぎ強化の要望が多くなっています。
- また乗り継ぎの利便性向上の核となるバス停等の結節点の待合環境に関して、満足度が低く、待ち時間・待合環境ともに改善の声が多くなっています。

求められる役割②

市内の拠点や観光拠点へのアクセスを強化し、交流人口の拡大と地域の活力創出につなげる役割

求められる役割①

まちづくりなどとも連携し、持続性の高い都市構造の形成を推進する役割

課題③：移動サービス相互の連携・一体性を強化する公共交通ネットワークの再構築が必要

市外を含む生活圏に対応するため、広域交通の維持・充実を図るとともに幹線や支線等の役割を明確化した交通ネットワークの再構築や主要拠点での結節点の機能強化、さらに乗り継ぎや待合環境の改善等を進めることで、移動サービス相互の連携・一体性を高め、多様な移動ニーズに対応できる公共交通体系を整える必要があります。

背景1：沖縄市の観光資源の立地状況と滞在型利用の傾向

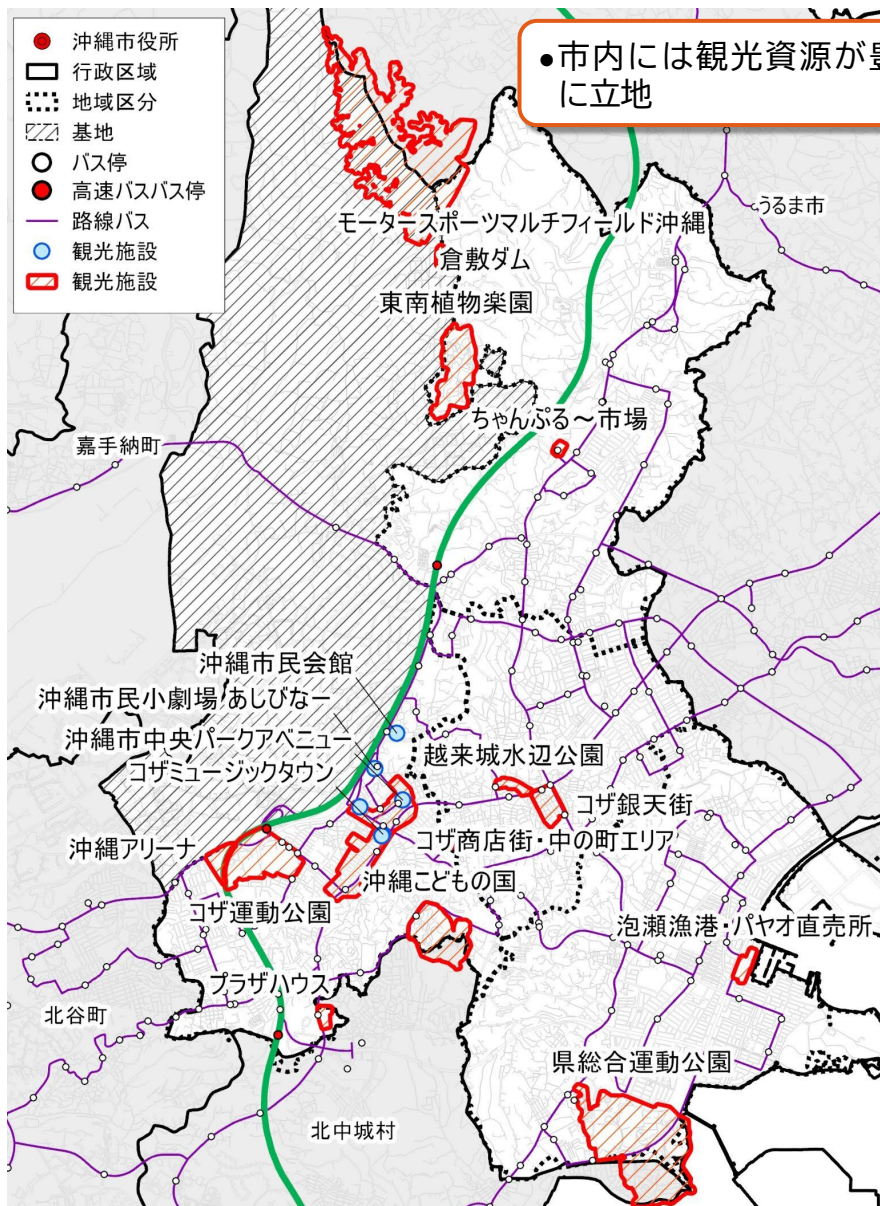


図 沖縄市内の観光資源の立地状況

資料：国土数値情報、沖縄市資料

●来訪者数・宿泊数ともに回復傾向  
→滞在型の利用がみられる

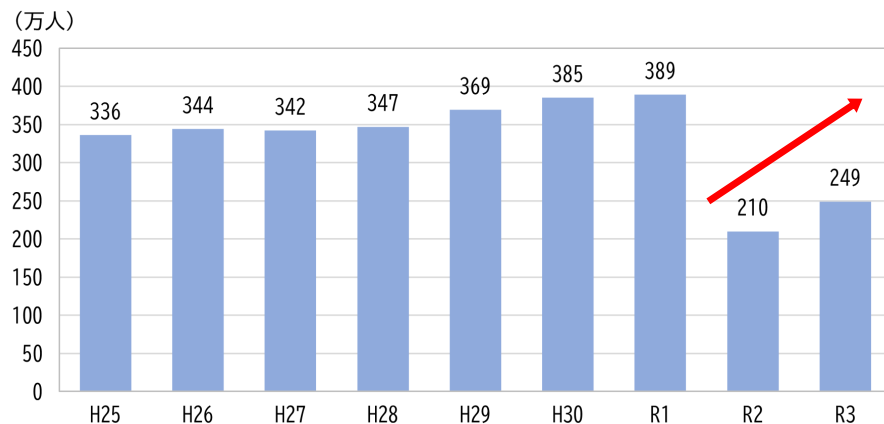


図 施設・イベントへの来訪者数の推移

資料：令和4年度沖縄市観光統計

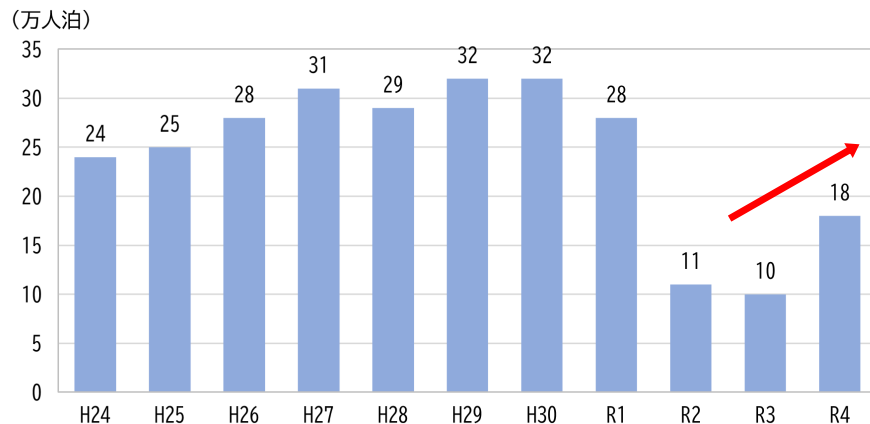
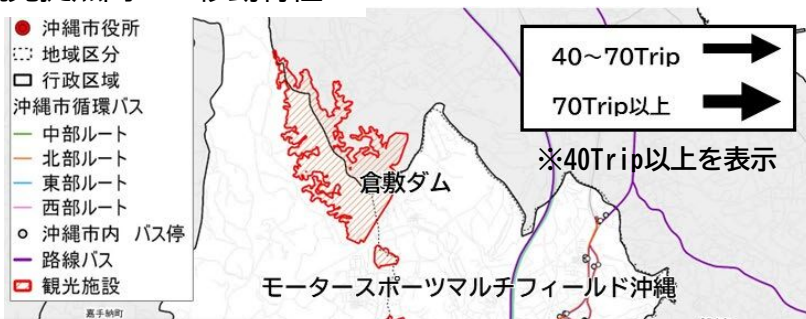


図 沖縄市における延べ宿泊者数の推移

資料：宿泊統計調査（沖縄市観光物産振興協会）

背景2：市内での移動の偏りと市外からのアクセスのしにくさ

■観光拠点間での移動特性



- 北側の主要施設との結びつきが弱い
- 公共交通での移動がしにくい状況

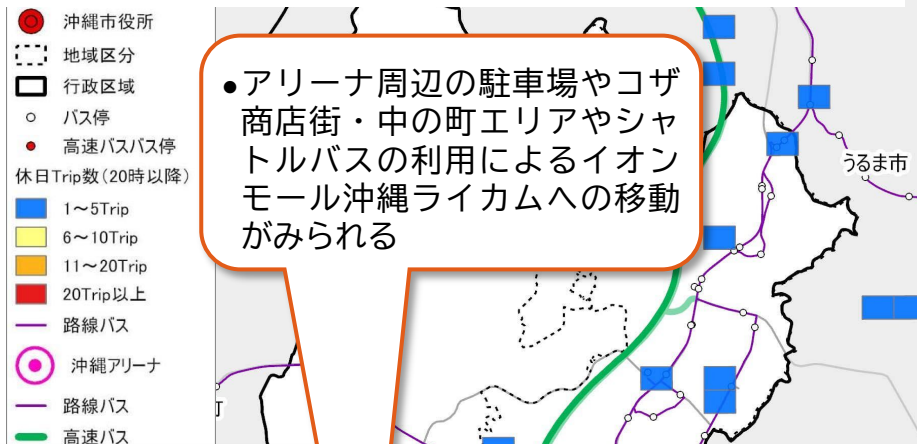
- 観光に関する移動は市の南側に集中



図 観光施設間の移動（休日）

資料：国土数値情報、GEOTRA Activity Data (R6.10)

■沖縄アリーナでのイベント・試合終了後に行っているエリア



- 夜間は、移動手段が限られており、タクシーも不足（タクシー事業者ヒアリング）

- 沖縄アリーナのイベント前後で送迎等による渋滞が発生（アンケート、タクシー事業者ヒアリング）

- 高速バス停等から市内への移動がしづらい状況（アンケート、タクシー事業者ヒアリング）

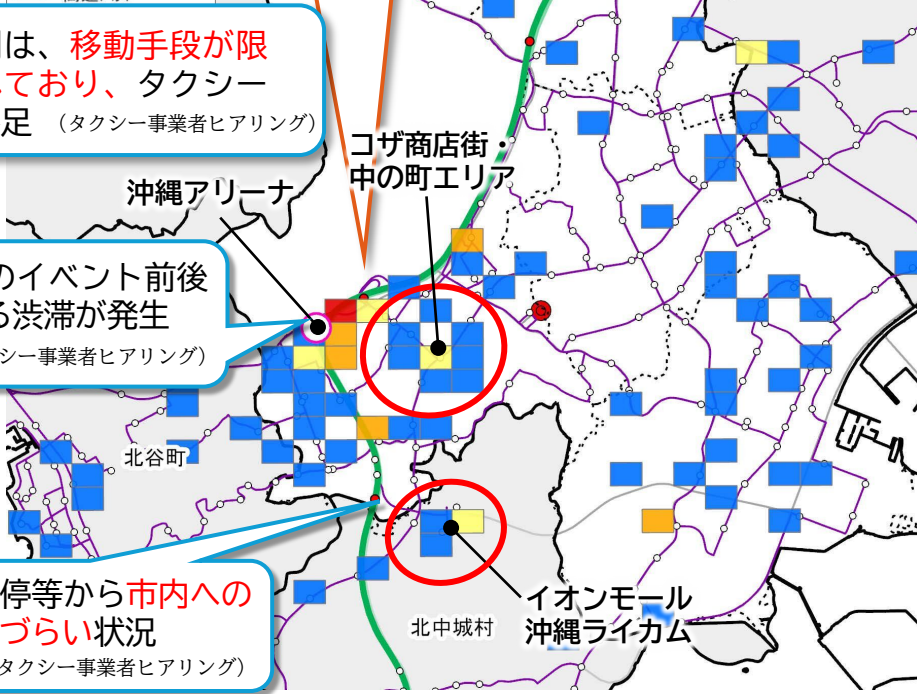


図 沖縄アリーナを出発地とする移動（休日・20時以降）

資料：国土数値情報、GEOTRA Activity Data (R6.10)（参考資料P.30~37）

### 背景のまとめ

#### ①観光客の増加と市内での移動の偏り

- 沖縄市には、多様な観光資源が立地しており、近年は滞在型の観光が回復傾向にあります。
- 胡屋バス停を中心とした市南側のエリアに観光資源が集中しており、施設間移動も多く見られる一方、中心市街地から外れた市北側の観光資源等の間では移動が見られない状況があります。

#### ②移動手段の不足と市外からのアクセスのしにくさ

- 観光客が施設間を公共交通で移動しにくいケースがあり、特に高速バス停など、市外からの入口となる場所から市内へスムーズに移動しにくく、来訪者を市内に取り込みにくい状況があります。
- アリーナでのイベント終了時の移動手段の不足と送迎車等による渋滞の発生により周辺地域の交通にも影響が出ています。

#### 求められる役割②

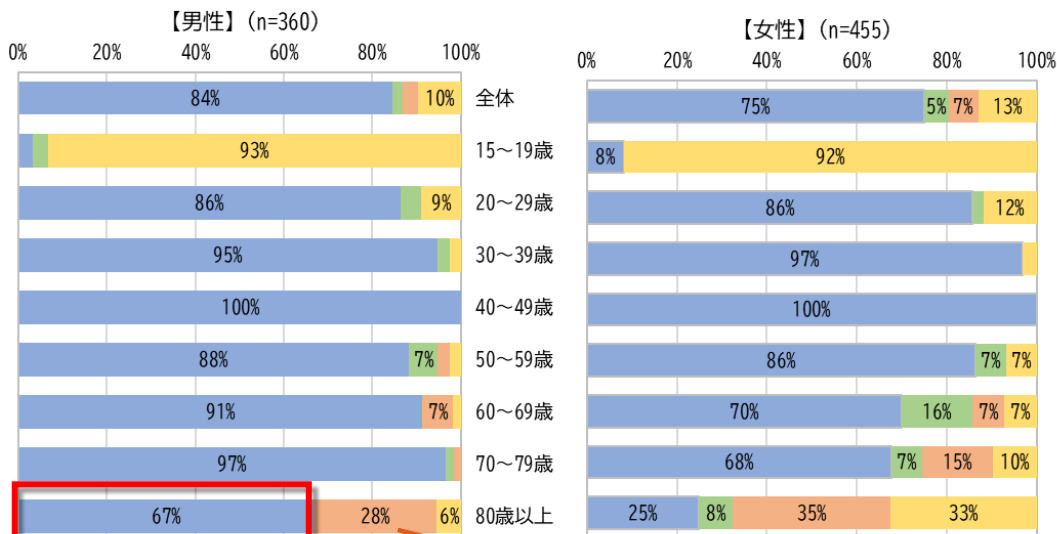
市内の拠点や観光拠点へのアクセスを強化し、交流人口の拡大と地域の活力創出につなげる役割

### 課題④：地域資源を活用した移動の促進によるまちの活性化が必要

市内に点在する観光資源・施設、イベント、開発プロジェクト等の回遊手段としての公共交通を強化し、来訪者の公共交通利用促進と市内回遊性の向上を図ることで、まちの活性化につなげていく必要があります。

背景1：自動車依存率の高さと運転せざるを得ない状況

■現状の運転免許保有率



- 自動車の運転免許を持っており、実際に運転している
- 自動車の運転免許は持っているが、運転はしていない
- 以前は自動車の運転免許を持っていたが、返納した
- もともと自動車の運転免許は持っていない

●80代男性でも6割が運転

図 運転免許の保有状況等

資料：市民アンケート調査結果 (R7)

■今後の運転意向

- 多数が「可能な限り運転を続けたい」と考える一方、「後期高齢者（75歳）になると、運転したくない」と考える方が沖縄市では、約23%存在
- 20年後のR27（2045年）には、中南部都市圏全体では約25万人、沖縄市では約2.9万人が、自身で自動車を運転しない（できない）状況になる可能性があることが推定

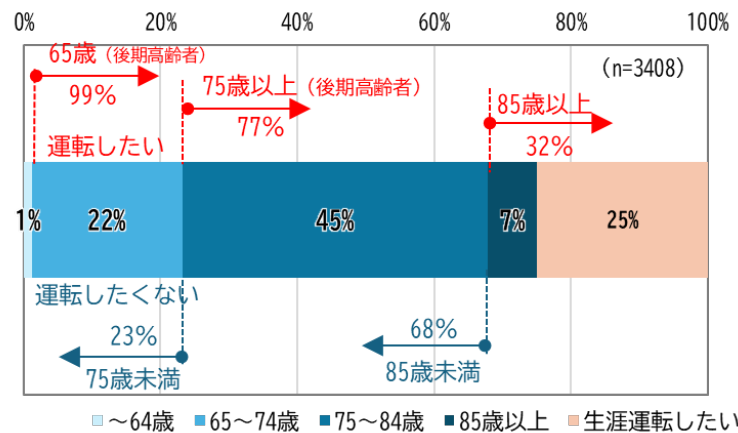
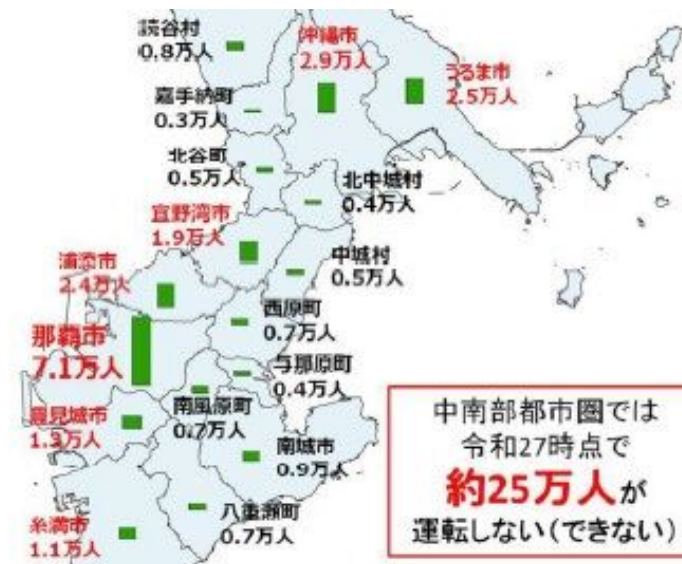


図 自動車の運転意向（何歳まで運転したいか）

※不明は除く

資料：PT調査結果 (R7)

※個人票より1トリップ目の回答を対象に整理



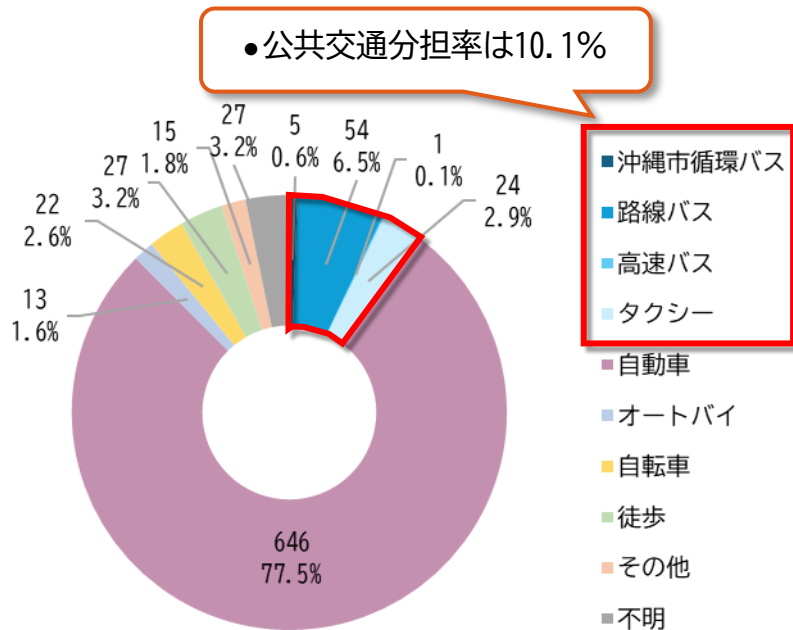
中南部都市圏では  
令和27時点で  
**約25万人**が  
運転しない(できない)

図 市町村別 R27 免許返納&非保有者数

資料：都市交通マスタープラン（案） (R7)

※算出方法：年代別R27免許返納割合×R27将来推計人口=R27車が使えなくなる人の割合

背景2：公共交通が利用しきれていない状況



背景3：乗り方や運行情報等の情報提供方法を改善する必要

●時刻表や路線図の見やすさ・リアルタイム位置の表示

- 「電光掲示板などで最寄りバスの現在地を示して欲しい」
- 「どのルートで乗り継げば目的まで行けるのかわからない」

●そもそも利用方法が分からない

- 「お年寄りにも利用しやすいように分かりやすく案内パンフレットなど配布してほしい」
- 「循環バスの利用方法が分からない」

(R7市民アンケート調査・QRコードアンケート調査)

背景4：公共交通施策の実施状況と周知・連携の必要性

- 公共交通に関する多様なプロジェクトを展開

- 「周知不足」「関連分野との連携も視野に入れて施策を効果的に打ち出す必要があるのではないか」という指摘  
(R7市民アンケート調査・QRコードアンケート調査・ワークショップ)

■胡屋・中央地区バスタプロジェクト

沖縄市交通結節点整備基本構想(胡屋・中央地区)

- 「沖縄市交通結節点整備基本構想」は、2024年6月に策定
- 国道330号沿道・胡屋・中央地区における交通結節点整備を目的



図 バスターミナル整備における将来イメージ

資料：沖縄市HP

■夜間バス事業(ヨルバス運行)

- 2025年11月～2026年1月にかけて実証実験
- 飲食・イベント後の安全な帰宅手段として、毎週土曜23時に胡屋バス停から那覇ルートと読谷など西ルートを対象とした無料夜間バスを運行

■モビリティマネジメント

- 出前講座やまつりへのバス車両の展示等を実施
- 無料乗車日の開催

■免許返納者に対する割引制度

## 背景のまとめ

## ①自動車依存率が高く、公共交通が利用しきれていない状況

- 沖縄市では自動車依存率が高く、80代の男性でも約6割が日常的に運転している状況があります。
- 公共交通自体は充実してきていますが、公共交通分担率は約1割にとどまり、公共交通が生活の移動手段として十分に選ばれていない現状があります。
- 今後、高齢化の進行に伴い、自身で自動車を運転しない状況になる方が増加することを踏まえると、安心して免許を返納できるように、交通サービスの充実や公共交通が利用しやすいまちづくりを進める必要があります。

## ②乗り方や運行情報等の情報提供方法を改善する必要

- 市民アンケート等で「乗り方が分からない」「どこまで行けるのか分からない」といった声が多く、利用の不安につながっています。

## ③公共交通施策の実施状況と周知・連携の必要性

- 市では夜間運行バスの実施やバスタプロジェクト、モビリティ・マネジメント等、公共交通に関する施策を積極的に進めていますが、周知不足の指摘がみられるなど、施策の内容や効果が十分に発揮されていない側面があります。

## 求められる役割③

誰もが安心して移動や外出ができる移動環境を実現する役割

## 課題⑤：公共交通が利用されつづける環境づくりが必要

既存公共交通の再編や結節点の機能強化といった公共交通インフラの整備や各種施策の展開に併せて、それらが十分に活用され、生活の中で定着していくためには、施策を効果的に連動させ、分かりやすく伝える仕組みづくりや情報提供により、公共交通を選択する意識と利用しやすい環境の形成を図る必要があります。

課題①:  
日常生活に不可欠な市内の移動の充実が必要

課題②:  
地域の輸送資源等との役割分担・連携による多様な移動ニーズへの対応が必要

課題③:  
移動サービス相互の連携・一体性を強化する公共交通ネットワークの再構築が必要

課題④:  
地域資源を活用した移動の促進によるまちの活性化が必要

課題⑤:  
公共交通が利用されつづける環境づくりが必要

基本理念

人・文化・環境を大切に  
する交通まちづくり

★ 特に重点的に対応する移動 ● 重点的に対応する移動

移動  
制約者 市民 市外からの  
来訪者

**市内の移動を支える公共交通**

- 通院・買物・通学・通勤など日常生活を支える移動手段として活用されている循環バスについて、利用者ニーズや移動特性に応じた運行内容の見直しや効率化を進めることで、利便性の向上を図ります。
- 中心市街地や施設など主要な拠点間の移動を確保し、市内における移動を円滑にすることで、市民や来訪者などの多様な移動を支えるとともに、市内や拠点内の回遊を促し、活力の創出につなげていきます。

●	★	●
---	---	---

**誰もが安心して移動できる公共交通**

- 既存の公共交通では対応が難しい移動については、福祉、観光、教育をはじめとする関連分野との連携や地域の輸送資源を活用した多様な担い手との連携により補完し、地域全体で移動を支える仕組みの構築を推進します。
- 高齢者や障がい者、学生、来訪者も含め、誰もが安心して目的地へ移動できる公共交通の確保を目指します。
- 将来の高齢化も見据えて、安心して暮らし続けられる環境を提供するためにも、多様な主体との連携により、持続可能な公共交通の確保を目指します。

★	●	●
---	---	---

**一体的なネットワークとして機能する公共交通**

- 路線バスをはじめとする広域交通体系の有効活用を念頭に、交通結節点を核とした基幹交通と、循環バス等の支線交通の役割を整理し、市内の拠点、中心市街地、都市間を結ぶとともに周辺のまちづくりの動向を踏まえた階層的な公共交通ネットワークの再構築を推進します。
- 交通結節機能の強化による移動サービス相互の乗継利便性の向上などを通じて、市内外の移動を滑らかにつなぎ、回遊しやすい利便性の高い移動環境の実現を目指します。

	●	●
--	---	---

**公共交通を社会の基盤として定着させる、分かりやすく使いやすい公共交通**

- 高齢化の進展により、自家用車を利用できない人が今後大幅に増加することを踏まえ、「誰もが移動できる社会を支えるインフラ」として機能する公共交通を目指します。そのうえで、地域特性に応じた情報提供やICTを活用した利用環境の整備などを進め、住民・来訪者が公共交通を「知る」「使う」「定着する」という段階を踏んで、公共交通が日常的に選択される状態を目指します。
- 基盤整備によって整えられた公共交通インフラを最大限活用し、公共交通の持続性向上と地域全体の移動環境の質の向上につなげます。

●	●	●
---	---	---

基本方針①

基本方針②

基本方針③

基本方針④

## 立地適正化計画と公共交通の連動

- 立地適正化計画で示される都市構造と基幹交通・支線交通等の公共交通ネットワークを一体で捉え、拠点間を公共交通で効果的に結ぶことで、都市機能の維持・集積や市内外の交流を促進し、公共交通が地域社会の基盤として機能する都市構造への転換を目指します。

### ■立地適正化計画で定める区域と公共交通との連動

#### 都市機能誘導区域

- 各種サービスの効果的な提供を図るエリア
- 医療・福祉・商業等の都市機能を都市の拠点に誘導・集約

- 市内各所から都市機能誘導区域へのアクセスを確保することで市域全体の生活を支える
- 都市機能誘導区域に人が集まりやすい・公共交通が利用しやすい交通体系を構築することで、都市機能集積の維持・充実や公共交通の持続性向上を促進する

#### 居住誘導区域

- 人口減少の中にあっても人口密度を維持していくエリア
- 生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導

- 区域内居住者に対して、多様な生活サービスへのアクセスを確保することで、自家用車に頼りすぎないライフスタイルの「受け皿」を整える
- 歩いて、または、公共交通を利用して安心して暮らし続けられる魅力的な居住環境を形成することで人口集積の維持・充実を促進する

### ■立地適正化計画と公共交通の連動のイメージ

#### 公共交通ネットワーク

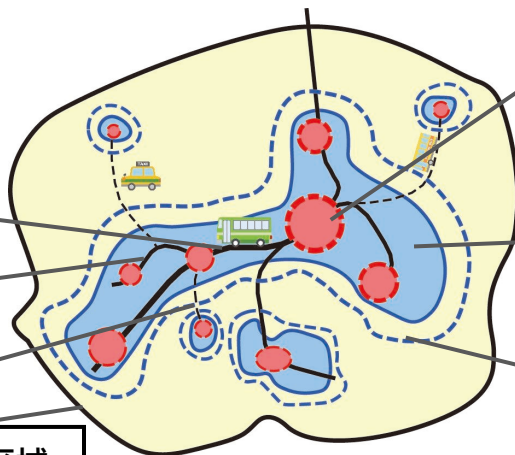
拠点と居住地を結ぶ交通ネットワークを維持・充実

広域～中心拠点を結ぶ基幹交通

中心拠点～拠点間を結ぶ支線交通

拠点内の移動を担う末端交通

都市計画区域



#### 都市機能誘導区域

中心市街地などにさまざまな都市機能を集積

#### 居住誘導区域

生活サービスや災害への安全性が確保された居住に適した区域

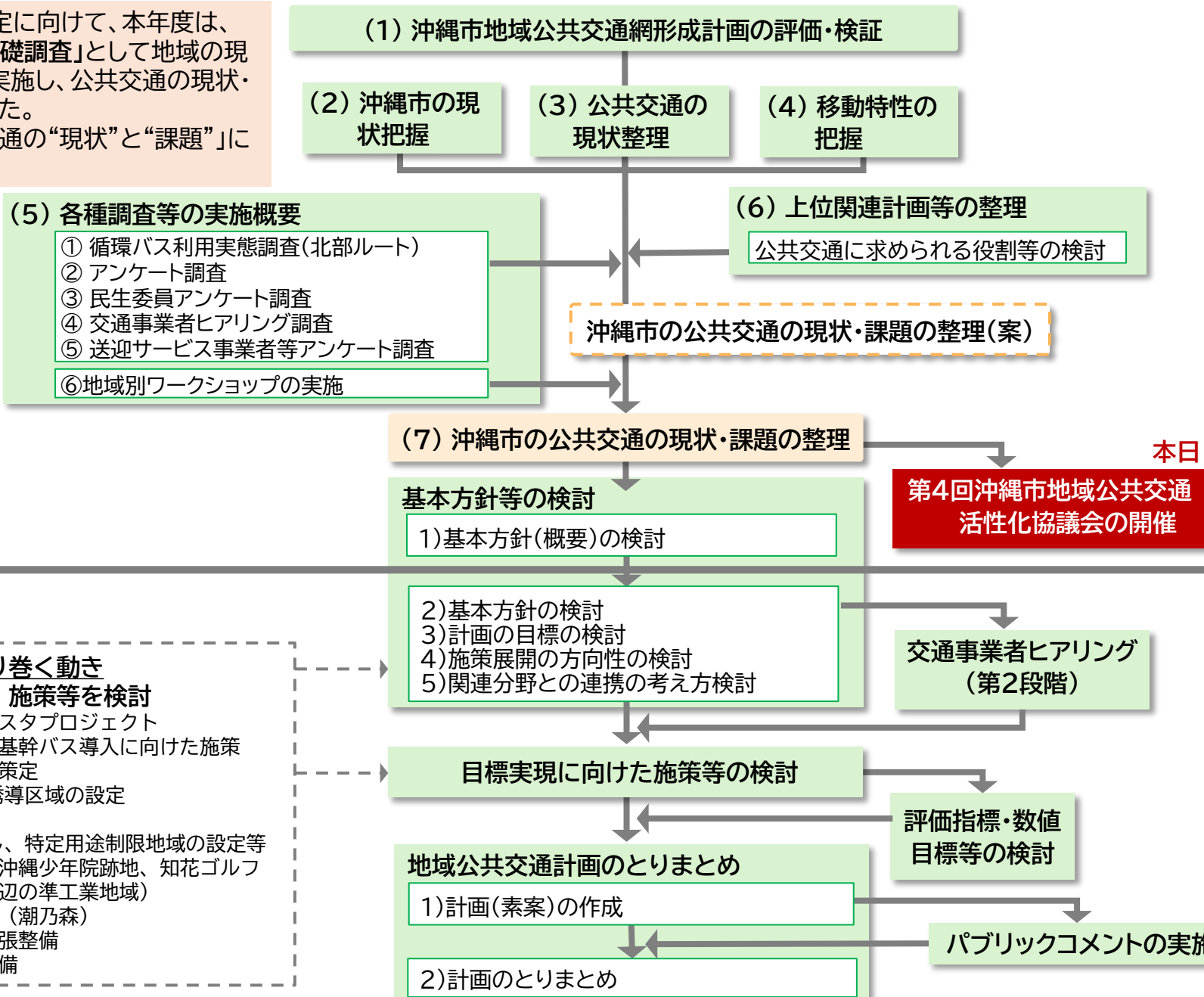
用途地域

資料：立地適正化計画の手引き（国土交通省、令和6年4月）を加工して作成

# 4. 令和8年度の検討の流れ

4. 令和8年度の検討の流れ

- 地域公共交通計画の策定に向けて、本年度は、「沖縄市地域公共交通基礎調査」として地域の現状整理や各種調査等を実施し、公共交通の現状・課題に関して整理しました。
- まずは「沖縄市の公共交通の“現状”と“課題”」について共有します。



令和7年度

令和8年度

- 沖縄市の都市を取り巻く動きを念頭に基本方針・施策等を検討**
- ・胡屋・中央地区バスタプロジェクト
  - ・バスレーン延長等基幹バス導入に向けた施策
  - ・立地適正化計画の策定  
→都市機能・居住誘導区域の設定
  - ・都市計画の変更  
→用途地域の見直し、特定用途制限地域の設定等
  - ・企業誘致の検討(沖縄少年院跡地、知花ゴルフ場跡地、池武当周辺の準工業地域)
  - ・東部海浜開発計画(潮乃森)
  - ・沖縄こどもの国拡張整備
  - ・コザ運動公園再整備